

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

21 DIC 2017

Referencia: 11012016004 CP01

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo de Abordaje - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en, vía de consulta, la decisión del 21 de noviembre de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves "SAMANTHA I" de bandera colombiana y matrícula No. CP-01-2760-A, y "ELVIS HERNEY", también de bandera colombiana y matrícula No. CP-01-1871-A, ocurrido el día 29 de mayo de 2016, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante informe de novedad transcrito en Oficio Interno No. 311437R Mayo 2016 MD-DIMAR-CP01-AMERC, presentado el día 31 de mayo de 2016, por el señor MANUEL ANTONIO SANTOS TAPIAS, quien actuó en calidad de Inspector del Muelle Turístico de Buenaventura, la Capitanía de Puerto de Buenaventura tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de Abordaje entre las motonaves "SAMANTHA I" de bandera colombiana y matrícula No. CP-01-2760-A, y "ELVIS HERNEY", también de bandera colombiana y matrícula No. CP-01-1871-A, toda vez que el mismo se registró dentro de la jurisdicción de la referida Capitanía. Así mismo, La Capitanía de Puerto de Buenaventura recibió los siguientes documentos de protesta, respecto a la ocurrencia del siniestro marítimo:
 - Escrito de protesta No. 292000R MDN-CGFM-CARMA-SECAR-JONA-COGAC-CGAPO-CEGUB-29.57, presentado el 31 de mayo de 2016 por el Suboficial Tercero JUAN ELADIO LÓPEZ MARQUEZ - Comandante URB BP-448.
 - Informe del siniestro presentado el 31 de mayo de 2016 por el Señor REIMUNDO JARAMILLO RÍOS, armador -motorista de la motonave ELVIS HERNEY.

- Por último, informe sobre el siniestro marítimo, presentado el día 03 de junio de 2016 por el Señor YOVANI SALAS CUERO, Capitán de la embarcación SAMANTHA I.
2. Como consecuencia de lo anterior, el día 09 de Junio de 2016, el Capitán de Puerto de Buenaventura decretó la apertura de la investigación por el presunto siniestro marítimo de Abordaje entre las motonaves "SAMANTHA I" de bandera colombiana y matrícula No. CP-01-2760-A, y "ELVIS HERNEY", también de bandera colombiana y matrícula No. CP-01-1871-A, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos, y fijó fecha para la realización de la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
 3. El día 21 de noviembre de 2016, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió fallo de primera instancia, en el que resolvió lo siguiente:
 - *"(...) Declarar responsable del siniestro marítimo - abordaje de las motonaves "SAMANTHA I", de matrícula No. CP-01-2760-A, y "ELVIS HERNEY" de matrícula No. CP-01-1871-A, al señor REIMUNDO JARAMILLO RÍOS, en calidad de Capitán y propietario de la motonave "ELVIS HERNEY" de matrícula CP-01-1871-A, identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 16.487.300 expedida en Buenaventura (...)"*
 - *"(...) No declarar un valor de daños ocasionados por el siniestro marítimo - abordaje de las motonaves "SAMANTHA I", de matrícula No. CP-01-2760-A, y "ELVIS HERNEY" de matrícula No. CP-01-1871-A*

(...)
 4. Al no haberse interpuesto recurso de apelación en contra de la citada decisión, dentro del término establecido por las disposiciones normativas vigentes sobre la materia, el Capitán de Puerto de Buenaventura remitió el expediente a este Despacho, en vía de consulta, conforme a lo establece el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2º, artículo 2º, del Decreto 5057 de 2009, ésta Dirección General es competente para conocer, en consulta, las investigaciones por siniestros marítimos ocurridos dentro del territorio, establecido en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

Dicha competencia tiene el carácter de jurisdiccional, en aplicación del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 de la Constitución Política, lo cual fue ratificado por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994, y mediante Concepto de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, con Radicado No. 1605, el día 4 de noviembre de 2004.

ANÁLISIS TÉCNICO

Se tiene que dentro de la actuación figuran dos informes técnicos rendidos por el Inspector Naval EZEQUIEL ANCHICO GAMBOA, respecto a las circunstancias de tiempo, modo y lugar en las que se presentó el siniestro marítimo de abordaje.

El primer informe técnico fue presentado el día 28 de julio de 2016, donde consta la inspección realizada a la motonave ELVIS HERNEY. De acuerdo a los folios 40 y 41, el Inspector Naval Sr. ANCHICO GAMBOA expuso lo siguiente:

"Maquinaria.

Tiene 01 motores Yamaha 200 HP (149 KW) con serie No. 751308 y 01 motor Yamaha 200 HP (149 KW) con serie No. 751309, Manejo remoto, se encuentra en buen estado de conservación, se efectuó prueba de máquinas, observando un desempeño óptimo de los motores, 01 bombas de achique marca Rule de 2000 gph con automático suitche y para casco operativo S/N. 02 batería con caja plástica.

Conclusión.

(...) Tiene capacidad máxima de 35 pasajeros y 02 tripulantes. Observando la acomodación en asientos y espacio, la motonave se encuentra apta para navegar aguas jurisdiccionales, y puede operar de acuerdo a su clasificación, de la Resolución 415 de DIMAR". (Informe Técnico - Motonave ELVIS HERNEY, Folios 40 y 41)

El segundo informe técnico fue presentado el día 25 de agosto de 2016, donde consta la inspección realizada a la motonave SAMANTHA I. De acuerdo a los folios 57 y 58, el Inspector Naval Sr. ANCHICO GAMBOA sostuvo:

"Inspección.

- 1. Se pasa inspección de obra viva, no se encuentra ninguna fisura ni filtración.*
- 2. Se pasa inspección obra muerta, no se encuentra ninguna fisura, en el casco ni en las bordas, las aletas y las amuras están bien.*
- 3. Se realiza prueba de mar, realizando diferentes giros de manobra y no se observa escoramiento.*
- 4. Me subo a bordo de la motonave para observar diferente maniobrabilidad y verificar si hay filtración de líquido interior de la bañera, el cual da negativo.*
- 5. Los motores propulsores se encuentran en perfectas condiciones.*

Conclusiones.

La obra viva y la obra muerta se encuentran en buenas condiciones. No hubo reparación, sino mantenimiento de aseo, para buscar fisura o filtración de líquido, el cual dio negativo.

La embarcación se subió al ASTILLERO TECNOGFIBRAS FERNAIN el día 02 de junio de 2016. No se encontró ningún tipo de avería, por lo tanto la embarcación puede continuar

navegando sin ningún tipo de problema". (Informe Técnico - Motonave SAMANTHA I, Folios 57 y 58),

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Teniendo como fundamento lo expuesto con antelación, este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos procesales y sustanciales que dieron mérito al Capitán de Puerto de Buenaventura, para proferir decisión de primera instancia. Acto seguido, se hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta.

En cuanto a los aspectos procesales que figuran en la investigación, es menester expresar por parte del despacho, el cumplimiento integral en lo que respecta a las etapas de la investigación surtidas al interior de la primera instancia, esto es, aquellas adelantadas por el Capitán de Puerto de Buenaventura. Sobre el asunto, nótese que éstas fueron efectuadas en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Para abordar los aspectos sustanciales constitutivos de la presente investigación, este Despacho se pronunciará en torno a los siguientes ejes temáticos: (1) Aspectos generales de los siniestros marítimos. (2) El capitán, sus funciones y obligaciones. (3) De la seguridad en la navegación. Para finalizar, se efectuará (4) el estudio jurídico del caso en concreto.

1. Aspectos generales de los siniestros marítimos.

El alcance y las implicaciones que enmarcan los siniestros en el Derecho Marítimo, figura ser un asunto objeto de gran consideración, no solo desde la esfera propiamente académica, sino también desde contextos eminentemente internacionales.

La complejidad que comporta la naturaleza de los siniestros marítimos, por un lado, y su relación directa con la seguridad de la vida humana en el mar y la prevención de la contaminación del medio marino¹, por el otro, son -sin expresar duda alguna- elementos de relevancia culminantes para el integral funcionamiento de la navegación.

La idea de entender los siniestros marítimos como un asunto inexorablemente relacionado con la seguridad, apelando al carácter riesgoso del derecho marítimo, y su proceso de regulación, ha sido un avance significativo, tanto por la Organización Marítima Internacional como por las autoridades marítimas regionales.

¹ La seguridad de la vida humana en el mar, la prevención de la contaminación del medio marino y el control adecuado del tráfico marítimo, forman parte de los objetivos centrales de la Organización Marítima Internacional, de conformidad con el artículo 1 del Convenio Constitutivo de la misma, en el que se aduce lo siguiente: "*Deponer un sistema de cooperación entre los gobiernos en la esfera de la reglamentación y las prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes al tráfico marítimo destinado al comercio internacional; adelantar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como resulte posible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por buques (...)*".

Sobre el particular, valga tener de presente que, en materia internacional, el proceso de regulación de los siniestros ha sido constante y progresivo. El protagonismo lo lideró la Resolución A.173 (ES.IV) adoptada en noviembre de 1968 por la Organización Marítima Internacional, la que haciendo pleno uso de sus prerrogativas, se pronunció acerca de la participación en investigaciones oficiales de siniestros marítimo. Fue para entonces el primer instrumento internacional en tomar partido al respecto, sin perjuicio de aquellos que fueron tomando el mismo cauce.

Al respecto, la Organización Marítima Internacional, haciendo referencia a los antecedentes normativos de carácter internacional concernientes a siniestros marítimos, expuso lo siguiente:

"La organización ha fomentado la cooperación y el reconocimiento de un interés común mediante diversas resoluciones. La primera de ellas fue la resolución A.173 (ES.IV) (Participación en investigaciones oficiales de siniestros marítimos), adoptada en noviembre de 1968. Otras resoluciones posteriores son las siguientes: Resolución A.322(IX) (Investigación de siniestros marítimos), adoptada en noviembre de 1975, Resoluciones A.440(XI) (Intercambio de información para las investigaciones relativas a siniestros marítimos) y A.442(XI) (Personal y medios materiales que necesitan las Administraciones para la investigación de siniestros y de infracciones de los convenios), ambas adoptadas en noviembre de 1979, y Resolución A.637(16) (Cooperación en las investigaciones de siniestros marítimos), adoptada en 1989". (Código Internacional de Investigación de Siniestros², 2008, p. 2)

Ahora bien, en cuanto al concepto de siniestro marítimo, este despacho precisa que según el Código de Investigación de Siniestros, el precedente se define como:

"El acaecimiento o serie de acaecimientos, directamente relacionados con la explotación de un buque que ha dado lugar a cualquiera de las situaciones que seguidamente se enumeran:

1. *La muerte o las lesiones graves a una persona;*
2. *La pérdida de una persona que estuviera a bordo;*
3. *La pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque;*
4. *Los daños materiales sufridos por un buque;*
5. *La varada o avería de un buque, **o el hecho de que se vea envuelto en un abordaje;***
6. *Daños materiales causados en la infraestructura marítima ajena al buque que representen una amenaza grave para la seguridad del buque, de otro buque, o de una persona; o*
7. *Daños graves al medio ambiente, o la posibilidad de que se produzcan daños graves al medio ambiente, como resultado de los daños sufridos por un buque o buques". (Código de Investigación de Siniestros, 2008, p. 5)*

En este mismo sentido, las Resoluciones A.847 de 1997 y MSC.255 de 2008, emitidas por la Organización Marítima Internacional, definen el concepto objeto del presente acápite, como

² La denominación integral del Código Internacional de Investigación de Siniestros, es "Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de los siniestros y sucesos marítimos", expedido el día 13 de junio de 2008, por la Organización Marítima Internacional.

109

"Todo evento o serie de eventos ocurridos directamente en conexión con las operaciones del buque, y que genere daños".

Entre tanto, la Legislación Colombiana ha acogido gran parte de las definiciones expuestas en el contexto internacional, estructurando su régimen normativo sobre la base de un concepto de siniestro marítimo mixto, por cuanto su definición legal alberga dos contextos que permiten concebir su existencia desde una perspectiva, tanto general como específica.

La general. Establecer que la definición de siniestro marítimo será toda aquella cuya fuente emane de la Ley, los Tratados y los Convenios internacionales, indistintamente que hayan sido suscritos o no por Colombia y por la costumbre nacional o internacional. De manera que, todo concepto cuya denominación implique la definición de un siniestro, será *per se* considerado como tal, siempre que el mismo provenga del contenido de una Ley, Tratado o Convenio Internacional, pues es allí donde se ubica su núcleo esencial.

La específica. Disponer, para efectos de la reglamentación nacional, una lista enumerada de siniestros marítimos, sin que la misma implique ser taxativa, en la que se relacionan el naufragio, el encallamiento, el abordaje, la explosión o el incendio de naves o artefactos navales, estructuras o plataformas marinas; la arribada forzosa, la contaminación marina y los daños causados por nave so artefactos navales a instalaciones portuarias.

Para efectos de lo anterior, el artículo 26 del Decreto 2324 de 1984, sobre los accidentes o siniestros marítimos, prevé:

"Artículo 26. Accidentes o siniestros marítimos. Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internacionales, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional. Para los efectos del presente decreto –haciendo referencia al Decreto 2324 de 1984– son accidentes o siniestros marítimos, sin que se limite a ellos, los siguientes:

- a) El naufragio;*
- b) El encallamiento;*
- c) **El abordaje;***
- d) La explosión o el incendio de naves o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas;*
- e) La arribada forzosa;*
- f) La contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina y,*
- g) Los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias".*

2. El capitán, sus funciones y obligaciones.

Expuesto los criterios generales de los siniestros marítimos, este despacho procede a pronunciarse sobre las funciones y obligaciones del capitán de la nave, como uno de los sujetos principales de la navegación. Para ello, se citará el concepto general del mismo, así como sus funciones y obligaciones, haciendo hincapié en aquellas que serán objeto de consideración en el caso concreto, y que –a juicio de esta instancia– resultan ser susceptibles de especial valoración jurídica.

msj

Respecto al concepto de capitán, el artículo 1495 del Código de Comercio Colombiano establece que *"El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave"*. En el ejercicio de sus funciones, tanto la tripulación como los pasajeros, deben ajustarse a su autoridad, guardando -para ello- respeto y obediencia especialmente en aspectos relacionados con el servicio de la nave y la seguridad, tanto de las personas como de la carga objeto del transporte.

Este despacho advierte que dicha obligación debe ser cumplida por capitán de la nave, pues es en cabeza de él, como jefe superior del gobierno y la dirección, donde reside dicho deber. Tal como antes se dispuso, ésta debe ser acatada en su integridad, por cuanto la inobservancia de la misma traerá como consecuencia inmediata, la pérdida de las condiciones de navegabilidad técnica, toda vez que el elemento Documental -que persigue el objetivo de que las naves cuenten con la documentación pertinente y necesaria para navegar- no se logró ejecutar.

3. De la seguridad en la navegación.

Colombia, a través de la Ley 8° de 1980, aprobó la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, adoptada el 01 de noviembre de 1974 por la Organización Marítima Internacional, así como su Protocolo de 1978 y la autorización expresa de su adhesión.

Al adoptar el mencionado instrumento internacional, el ordenamiento jurídico se comprometió a cumplir las disposiciones en él prescritas, especialmente las concernientes a *"Establecer normas mínimas relativas a la construcción, el quipo y la utilización de los buques, compatibles con su seguridad"*, siendo este el objetivo principal del SOLAS.

Acto seguido, la referida convención -en su objeto principal- expuso que: *"Los estados de abanderamiento son responsables de asegurar que los buques que enarboleden su pabellón cumplan las disposiciones del convenio, el cual prescribe la expedición de una serie de certificados como prueba de que se ha hecho así"*. (Convenio Internacional SOLAS, objetivo principal)

A fin de ejecutar lo anterior, la Dirección General Marítima, como autoridad marítima de Colombia, ha expedido una serie de resoluciones en cuyo núcleo central reside la seguridad de la navegación. Una de las importantes es la Resolución 214 de 2013, por medio de la cual se establece la norma nacional sobre gestión para la seguridad operacional de naves y artefactos navales, y la prevención de la contaminación.

En el citado acto administrativo, se precisan asuntos como la responsabilidad y autoridad del Capitán. Al respecto dispone:

"(...) 5. Responsabilidad y autoridad del capitán:

5.1. La compañía determinará y documentará las atribuciones del capitán en el ejercicio de las funciones siguientes:

- 1. Implantar a bordo los principios de la compañía sobre seguridad, protección y prevención de la contaminación.*
- 2. Fomentar entre la tripulación la aplicación de dichos principios.*

162

3. Impartir las órdenes e instrucciones pertinentes de manera clara y simple.
4. Verificar que se cumplen las medidas prescritas y,
5. Revisar a bordo el SGS periódicamente e informar de sus deficiencias a la dirección en tierra.

(...)

Otras resoluciones vigentes sobre la materia son las siguientes:

- ✓ Resolución 453 de 2010, sobre la adopción e implementación del Sistema de Identificación y Seguimiento de Largo Alcance -LRIT-.
- ✓ Resolución 520 de 1999, sobre la reiteración del cumplimiento de normas y la adopción de procedimientos para el control y la vigilancia de naves y artefactos navales en aguas marítimas y fluviales jurisdiccionales.
- ✓ Resolución 354 de 2003, sobre las medidas especiales para incrementar la seguridad marítima en las naves de bandera colombiana que efectúen navegación internacional, en lo referente con el registro sinóptico continuo y el número de identificación del buque.
- ✓ Resolución 674 de 2012, sobre las condiciones, los procedimientos y medidas de seguridad para el desarrollo de las operaciones de unidades móviles, buques de apoyo y buques de suministro que se realicen costa afuera.
- ✓ Resolución 004 de 2016, sobre la verificación de la masa bruta vehicular con carga que vayan a ser embarcadas en buques que se rigen por las reglas del capítulo VI, sobre transporte de cargas y combustible líquido, del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.
- ✓ Resolución 408 de 2015, sobre la seguridad para el ejercicio de las actividades marítimas de recreación y deportes náuticos.
- ✓ Resolución 659 de 2015, sobre el equipo obligatorio de seguridad que deben llevar a bordo las naves de recreo y/o deportivas.

Y demás relacionadas con la seguridad marítima en lo relativo a la señalización:

- ✓ Resolución 023 de 2011, sobre el alcance nominal mínimo de faros.
- ✓ Resolución 094 de 2013, sobre el empleo de linternas LED en las ayudas a la navegación.
- ✓ Resolución 284 de 2011, sobre la adopción del código de destellos.
- ✓ Resolución 204 de 2012, sobre las áreas de seguridad a lo largo de los tendidos de cables submarinos.
- ✓ Resolución 771 de 2011, sobre las especificaciones técnicas para las boyas o ayudas flotantes especiales.
- ✓ Resolución 447 de 2011, sobre las informaciones y especificaciones técnicas requeridas en el plan general para la instalación de ayudas a la navegación.
- ✓ Resolución 478 de 2010, sobre las especificaciones técnicas para las ayudas a la navegación utilizadas en los canales marítimos navegables.

hoy

4. Del estudio jurídico del caso en concreto.

Con el fin de analizar los aspectos fácticos y jurídicos del caso en concreto, este despacho se pronunciará en cuanto al (4.1) siniestro marítimo objeto de la investigación jurisdiccional, y (4.2) la declaratoria de responsabilidad.

4.1. El siniestro marítimo objeto de la investigación.

Del material probatorio que reposa en el expediente, este despacho comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de Abordaje entre las motonaves "SAMANTHA I" de bandera colombiana y matrícula No. CP-01-2760-A, y "ELVIS HERNEY", también de bandera colombiana y matrícula No. CP-01-1871-A, ocurrido el día 29 de mayo de 2016, en virtud del numeral c) del artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Para efectos de lo prescrito, este despacho procede a determinar el tipo de siniestro marítimo ocurrido y las consecuencias generadas con ocasión al mismo.

4.1.1. Del tipo de siniestro marítimo y las consecuencias que generó.

En cuanto a este acápite, este fallador considera de gran importancia determinar el tipo de siniestro marítimo acaecido, a fin de establecer las consecuencias que éste generó.

En desarrollo de lo anterior, se tiene que:

"La Capitanía de Puerto de Buenaventura tuvo conocimiento del siniestro marítimo de Abordaje, por oficio No. 311437R Mayo/2016 MD-DIMAR-CP01-AMERC, en el que el Inspector del Muelle Turístico ST Manuel Antonio Santos, adujo que: "Siendo aproximadamente las 1450R del día domingo 29 de mayo de 2016, se evidencia abordaje entre las lanchas SAMANTHA I (...) y la lancha ELVIS HERNEY (...), los hechos ocurrieron en la bahía interior de buenaventura, sector frente a la instalaciones de la Capitanía de Puerto de Buenaventura". (Folio 03) (Negritas y subrayado fuera del texto original)

En la misma órbita, el Señor RAIMUNDO JARAMILLO RÍOS, capitán y propietario de la motonave ELVIS HERNEY, en declaración rendida el día 21 de junio de 2016, adujo que:

"(...) Salí de la bomba y llegaba aquí al frente del muelle turístico. Entonces le dije al marinero que revisara los motores atrás, que las mangueras fueran tomando la gasolina como era debido. Antes de llegar al muelle La Pagoda, le dije al marinero que hiciera la maniobra. (...) yo volteo un poquito para ver hacia atrás (...) e inmediatamente volteo hacia delante, cuando me encuentro con la motonave SAMANTHA I, que venía muy cerca. Hice la maniobra para no colapsar con ella. Como vi que la motonave estaba cerca la proa, hice la maniobra hacia la izquierda para esquivar la lancha (...) y por mucho que la saqué, con la cola de la motonave ELVIS HERNEY, le pegué a la motonave SAMANTHA I (...)". (Folio 30) (Negritas y subrayado fuera del texto original)

Entre tanto, el Señor JOSÉ YOVANI SALAS CUERO, capitán de la motonave SAMANTHA I, en declaración de la misma fecha, expuso lo siguiente:

"Nos disponíamos a llegar aquí al muelle turístico, procedente de Agua Dulce. Ya habíamos pasado aquí el muelle de la Pagoda. (...) Llegando al muelle turístico me hace la seña el marinero que se nos viene una lancha arriba, así que traté de esquivarla lo más que puede hacia la derecha. Ella colisionó en la consola donde va la rueda de la dirección de la motonave SAMANTHA I (...)". (Folio 30) (Negrillas y subrayado fuera del texto original)

Esta misma versión de los hechos fue reiterada por los señores WALTER ANGULO RIASCOS, marinero de la motonave "SAMANTHA I", y ELISEO QUIÑONES PORTOCARRERO, en calidad de propietario de la motonave "SAMANTHA I" y representante legal de la empresa TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PACÍFICO, empresa a la cual se encuentra afiliada la motonave.

Con base a lo expuesto, es claro para este fallador que el presente siniestro marítimo se generó producto del choque y/o impacto entre las motonaves "SAMANTHA I" de bandera colombiana y "ELVIS HERNEY", también de bandera colombiana. Hecho este que resulta ser supremamente relevante para efectos del presente fallo.

El término *Abordaje* es definido por el Diccionario de la Real Academia Española como la acción de abordar. La que a su vez, dicho de una embarcación, consiste en "Llegar a otra, chocar o tocar con ella, a propósito o por accidente".

El doctrinante Antonio Brunetti, define el término en estudio desde una perspectiva pragmática:

"Habrá pues abordaje, cuando se produzca un choque entre naves que están en movimiento, o una inmóvil y otra en movimiento, e incluso ambas inmóviles, pues pueden chocar entre ellas debido a la fuerza del mar o del viento, o cuando por estas causas una de ellas se precipite sobre la otra, por haber roto amarras". (Brunetti, A. III, segunda parte, ob. cit., p 202)

El tratadista Pedro Delich, en cuanto al concepto de abordaje y su configuración, sostiene lo siguiente:

"El término abordar deriva de la acción de que los buques se toquen por la borda (...)". En ese mismo sentido, sostiene que "Para que se configure jurídicamente un abordaje, el daño debe provenir siempre de un buque, y la relación causa-efecto debe suponer un contacto material o la proximidad o la maniobra de otro buque". (Delich, 1994. Pp.23 y ss.)

Georges Ripert, en su libro *Compendio de Derecho Marítimo*, expone que: "la palabra abordaje indica por su etimología que se trata del encuentro de dos embarcaciones cuyas bordas se chocan entre sí. Es el choque material de dos buques (...)". (Ripert, 1954. P 310)

Ahora bien, en cuanto al Daño, como elemento constitutivo del siniestro marítimo de abordaje, el doctrinante José Luis Gabaldón García afirma que: "En ocasiones parece confundirse un daño real y efectivo con la idea de "violencia" en la colisión, en el sentido de que sólo existiría abordaje cuando el contacto fuera violento". (Gabaldón, 2006. Pp. 697) Criterio que es ampliado por el tratadista Fernando Rodríguez Artigas, el cual entiende que:

"El daño es una respuesta lógica del abordaje, pero en ningún caso determina que dicho choque se produzca con violencia, es decir, la colisión puede ser violenta o no, en cualquier caso, esta debe producir unos daños efectivos y ciertos, ya que la regulación del abordaje tiene como objetivo regular la responsabilidad por los daños causados". (Rodríguez, 1978. Pp. 706)

Vistas así las cosas, es claro que el *Abordaje* es un tipo de siniestro marítimo consistente en el choque, toque, encuentro o impacto generado entre dos o más embarcaciones. Este debe generar un daño, pues la esencia del mismo comporta la imputación de una responsabilidad. Este daño, a su vez, puede ser causado a las personas o a las cosas. Por último, para efectos de su configuración, no se requiere que se haya efectuado con violencia.

Así pues, tenemos que el siniestro marítimo ocurrido el 29 de mayo de 2016, entre las motonaves "SAMANTHA I" de bandera colombiana y matrícula No. CP-01-2760-A, y "ELVIS HERNEY", también de bandera colombiana y matrícula No. CP-01-1871-A, se produjo en razón de un choque o encuentro entre las dos embarcaciones antes referenciadas.

Teniendo como fundamento lo establecido, este despacho considera que el siniestro marítimo objeto de investigación jurisdiccional, es el concerniente a Abordaje, tal como fue determinado por el fallador de primera instancia, Capitán de Puerto de Buenaventura.

4.1.2. *Del hecho generador del siniestro marítimo.*

Respecto a la declaratoria de responsabilidad realizada en la decisión de primera instancia, se estima pertinente realizar el siguiente análisis, conforme las pruebas obrantes en el expediente:

Respecto a la ocurrencia del siniestro marítimo, el Capitán de la Nave ELVIS HERNEY, Sr. RAIMUNDO JARAMILLO RÍOS, en declaración rendida en audiencia pública el día 21 de junio de 2016, afirmó lo siguiente:

"(...) Salí de la bomba y llegaba aquí al frente del muelle turístico. Entonces le dije al marinero que revisara los motores atrás, que las mangueras fueran tomando la gasolina como era debido. Antes de llegar al muelle La Pagoda, le dije al marinero que hiciera la maniobra. (...) yo volteo un poquito para ver hacia atrás (...) e inmediatamente volteo hacia delante, cuando me encuentro con la motonave SAMANTHA I, que venía muy cerca. Hice la maniobra para no colapsar con ella. Como vi que la motonave estaba cerca la proa, hice la maniobra hacia la izquierda para esquivar la lancha (...) y por mucho que la saqué, con la cola de la motonave ELVIS HERNEY, le pegué a la motonave SAMANTHA I (...)". (Versión rendida en diligencia pública, Folio 30)

En el mismo sentido, en declaración de la misma fecha, cuando el Capitán de Puerto de Buenaventura interrogó sobre las acciones que tomó al percatarse del abordaje, el referido Sr. JARAMILLO adujo:

"(...) Inmediatamente di la vuelta para auxiliar a los pasajeros, donde se rescató todo, y gracias a Dios no hubo ninguna persona lesionada y eso fue todo (...)". (Versión rendida en la diligencia de audiencia pública, Folio 30).

me

Respecto a las causas generadoras del siniestro marítimo de abordaje, el citado Sr. JARAMILLO manifestó:

"Que de pronto navegamos muy pegados. Creo yo. Lo más correcto sería pues que de pronto le dije al marinero que fuera a hacer la maniobra atrás y no iba adelante". (Versión rendida en la diligencia de audiencia pública, Folio 30).

Entre tanto, el señor JOSÉ YOVANI SALAS CUERO, capitán de la motonave SAMANTHA I, respecto a la ocurrencia de los hechos, afirmó:

"Nos disponíamos a llegar aquí al muelle turístico, procedente de Agua Dulce. Ya habíamos pasado aquí el muelle de la Pagoda. (...) Llegando al muelle turístico me hace la seña el marinero que se nos viene una lancha arriba, así que traté de esquivarla lo más que puede hacia la derecha. Ella colisionó en la consola donde va la rueda de la dirección de la motonave SAMANTHA I (...)". (Folio 30) (Negrillas y subrayado fuera del texto original)

En la misma línea, el referido capitán de la motonave "SAMANTHA I", sobre lo concerniente a las causas que generaron el abordaje, sostuvo lo siguiente:

"Pues diría yo que los de la otra motonave se descuidaron y se les desvió el rumbo". (Folio 30)

Por su parte, el señor WALTER ANGULO RIASCOS, quien se desempeñaba como marinero de la motonave SAMANTHA I, en cuanto a los hechos acaecidos el día del siniestro marítimo, se sirvió expresar lo siguiente:

"Veníamos de Agua Dulce al muelle Turístico, y venía la lancha ELVIS HERNEY con otro rumbo hacia la derecha. En ese momento se desviaron hacia nosotros. Cuando le hice la señal al Capitán, ya estaba arriba de nosotros (...)". (Versión rendida en la diligencia de audiencia pública, Folio 31).

Por último, el señor ELISEO QUIÑONES PORTOCARRERO, propietario de la motonave SAMANTHA I y representante legal de la empresa TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PACÍFICO, en lo referente a la ocurrencia de los hechos propios del abordaje, asistió:

"Siendo las 2:30, me llama el coordinador encargado que tenemos en el muelle y me dice que me presente en el muelle, porque acaba de ocurrir un siniestro entre una embarcación de nosotros y la motonave "ELVIS HERNEY", (...) activamos el plan de reacción ante el siniestro o emergencia, que consiste en inmovilizar la lancha de la empresa de nosotros para la reacción. (...) Luego que ya cada uno de los pasajeros se retiraron, procedimos con los dos tripulantes al rescate de la lancha, es así como en el mismo lugar del incidente, la lancha se remolcó junto con las otras embarcaciones un poco más hacia la orilla (...)". Versión rendida en diligencia de audiencia pública, Folio 31".

Teniendo como fundamento lo esbozado y analizados los elementos materiales probatorios obrantes en el expediente, este despacho avizora que confirmará la providencia judicial emitida

Para tales efectos sostuvo el Inspector Naval EZEQUIEL ANCHICO GAMBOA, en el primer informe técnico presentado el día 28 de julio de 2016, donde consta la inspección realizada a la motonave ELVIS HERNEY:

"(...) la motonave se encuentra apta para navegar aguas jurisdiccionales, y puede operar de acuerdo a su clasificación, de la Resolución 415 de DIMAR". (Informe Técnico - Motonave ELVIS HERNEY, Folios 40 y 41)

Ahora bien, respecto a la conducta del Capitán de la embarcación "SAMANTHA I", Sr. JOSÉ YOVANI SALAS CUERO, este despacho precisa que su conducta no determinó la ocurrencia del siniestro marítimo objeto del presente fallo, así como tampoco incidió en la creación del riesgo generador del siniestro de abordaje. Su comportamiento estuvo ajustado a las disposiciones normativas vigentes en el ordenamiento jurídico colombiano, así como sus obligaciones fueron ejecutadas en la forma prescrita por el Código de Comercio y demás prescripciones del orden nacional e internacional.

Respecto a las condiciones de navegabilidad de la motonave "SAMANTHA I", se tiene que la misma, a la fecha de la ocurrencia del siniestro, se encontraba apta para la navegación desde el punto de vista técnico y comercial. A lo largo de la investigación, quedó probado que la embarcación cumplía con los requisitos desde el ámbito físico-estructural, al estar vigentes y en debida forma todos documentos pertinentes para su navegabilidad. También lo estaba desde el punto de vista documental, al encontrarse vigentes todos los certificados estatutarios para su funcionamiento. Al igual que desde los ámbitos de la seguridad y el personal.

Para tales efectos, sostuvo el Inspector Naval EZEQUIEL ANCHICO GAMBOA, en el segundo informe técnico presentado el día 25 de agosto de 2016, donde consta la inspección realizada a la motonave SAMANTHA I:

"(...) La embarcación se subió al ASTILLERO TECNOGFIBRAS FERNAIN el día 02 de junio de 2016. No se encontró ningún tipo de avería, por lo tanto la embarcación puede continuar navegando sin ningún tipo de problema". (Informe Técnico - Motonave SAMANTHA I, Folios 57 y 58),

4.2. Respecto a declaratoria de responsabilidad.

De otra parte se debe precisar que, la navegación es considerada como una actividad peligrosa, consagrada en el artículo 2356 del Código Civil, y la responsabilidad por esta clase de actividades sólo exige que el daño pueda imputarse.

De lo expuesto anteriormente, se desprende que sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, pesa una presunción de responsabilidad por ser quien con su obrar ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual sólo le es dable exonerarse de responsabilidad por intervención de uno de los siguientes eventos:

1. Caso fortuito o fuerza mayor
2. El hecho de un tercero

3. Culpa de la víctima

Al respecto la ley 95 de 1890, en su artículo 90 señala:

"Se llama fuerza mayor o caso fortuito, el imprevisto á que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los autos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc."

De acuerdo con lo anterior, para que se configure la fuerza mayor o el caso fortuito se debe verificar la concurrencia de dos factores A) que el hecho sea imprevisible, esto es que dentro de las circunstancias normales de la vida, no sea posible contemplar por anticipado su ocurrencia. B) que el hecho sea irresistible, o sea que el agente no pueda evitar su acaecimiento ni superar sus consecuencias³

En el caso que nos ocupa, se encuentra probado que:

1. El hecho generador del siniestro objeto del asunto sub examine, fue la conducta del señor REIMUNDO JARAMILLO RÍOS, Capitán y Propietario de la motonave "ELVIS HERNEY" de matrícula CP-01-1871-A. La que fundada en una actitud descuidada, imprudente, y estructurada sobre la base de la falta de diligencia, cuidado y sin la prevención exigida por la Ley, ante su probado, inequívoco y reconocido descuido, incidió potencialmente, tanto en la creación del riesgo, como en la ocurrencia del posterior siniestro.
2. La conducta del capitán de la embarcación "ELVIS HERNEY" incidió directamente en la ocurrencia del siniestro, toda vez que, quedó demostrado al interior de la actuación, que el Capitán de la motonave "ELVIS HERNEY", Sr. RAIMUNDO JARAMILLO RIOS, tuvo un manifiesto descuido durante la travesía marítima en inmediaciones de la "Pagoda", al haber perdido la visibilidad integral de la navegación, producto de haberle puesto cuidado a la maniobra efectuada por el marinero de la embarcación, el cual se encontraba revisando los motores de la misma, a la altura de la popa de la motonave "ELVIS HERNEY". Descuido tal que fue expresamente reconocido por el sujeto activo de la conducta, Sr. JARAMILLO RIOS.
3. Las condiciones de navegabilidad de la motonave "ELVIS HERNEY" a la fecha de la ocurrencia del siniestro, se encontraba aptas desde el punto de vista técnico y comercial. A lo largo de la investigación, quedó probado que la embarcación cumplía con los requisitos desde el ámbito físico-estructural, al estar vigentes y en debida forma todos documentos pertinentes para su navegabilidad. También lo estaba desde el punto de vista documental, al encontrarse vigentes todos los certificados estatutarios para su funcionamiento. Al igual que desde los ámbitos de la seguridad y el personal.
4. La conducta del Capitán de la embarcación "SAMANTHA I", Sr. JOSÉ YOVANI SALAS CUERO, no determinó la ocurrencia del siniestro marítimo objeto del presente fallo, así como tampoco incidió en la creación del riesgo generador del siniestro de abordaje. Su comportamiento estuvo ajustado a las disposiciones normativas vigentes en el ordenamiento jurídico colombiano, así como sus obligaciones fueron ejecutadas en la forma

³ Código Civil Anotado, editorial LEYER - Decimoprimer edición, página 50-51.

en primera instancia por la Capitanía de Puerto de Buenaventura, con base a los argumentos próximos a saber.

Respecto a la existencia del presente abordaje, este fallador hace especial mención que –tal como se adujo en acápite anteriores– el gobierno y la dirección de la nave se encuentran en la jefatura superior del Capitán. Es justamente él la figura activa a quien, tanto la tripulación como los pasajeros, deben respeto y obediencia.

En el caso en concreto, basta observar los elementos probatorias, así como las declaraciones expuestas al interior de la actuación, para concluir que el hecho generador del siniestro objeto del asunto sub examine, fue la conducta del señor REIMUNDO JARAMILLO RÍOS, Capitán y Propietario de la motonave "ELVIS HERNEY" de matrícula CP-01-1871-A. La que fundada en una actitud descuidada, imprudente, y estructurada sobre la base de la falta de diligencia, cuidado y sin la prevención exigida por la Ley, ante su probado, inequívoco y reconocido descuido, incidió potencialmente, tanto en la creación del riesgo, como en la ocurrencia del posterior siniestro.

La conducta del capitán de la embarcación "ELVIS HERNEY" fue la causa determinante del siniestro marítimo. El mismo debió tenido el cuidado permanente de la nave, así como la visibilidad integral de la navegación, durante su aventura marítima. Sobre este asunto, nótese que en virtud del artículo 1495 y 1501 del Código de Comercio, una de las principales funciones del Capitán consiste en ejercer gobierno y dirección para con el servicio de la nave y la seguridad de la personas.

Obligaciones tales que no se cumplieron en el asunto particular y que incidieron directamente en la ocurrencia del siniestro, toda vez que, quedó demostrado al interior de la actuación, que el Capitán de la motonave "ELVIS HERNEY", Sr. RAIMUNDO JARAMILLO RIOS, tuvo un manifiesto descuido durante la travesía marítima en inmediaciones de la "Pagoda", al haber perdido la visibilidad integral de la navegación, producto de haberle puesto cuidado a la maniobra efectuada por el marinero de la embarcación, el cual se encontraba revisando los motores de la misma, a la altura de la popa de la motonave "ELVIS HERNEY". Descuido tal que fue expresamente reconocido por el sujeto activo de la conducta, Sr. JARAMILLO RIOS, al aducir que:

"(...) le dije al marinero que hiciera la maniobra, y yo volteo un poquito a ver hacia atrás para observar la maniobra (...) e inmediatamente volteo hacia delante, cuando me encuentro con la motonave SAMANTHA I, que venía muy cerca (...)". (Folio 30)

"De pronto navegamos muy pegados, creo yo. Lo más correcto sería pues que de pronto le dije al marinero que fuera a hacer la maniobra atrás y no iba adelante". (Folio 30)

Afirmación tal que resulta de gran consideración para este fallador, debido a que, si era necesaria la revisión de los motores de la motonave "ELVIS HERNEY", a fin de que las mangueras fueran tomando la gasolina como era debido, el Capitán de ella, Sr. JARAMILLO RIOS, debió tomar todas y cada una de las medidas conducentes, pertinentes y útiles para no descuidar el gobierno y la dirección de la embarcación, especialmente lo relativo a la visibilidad

me

de la navegación, en aras de efectuar una adecuada aventura marítima y finalizar la misma en feliz término.

El Capitán de la embarcación "ELVIS HERNEY", Sr. RAIMUNDO JARAMILLO RIOS, no solo conocía el riesgo del siniestro marítimo, al haber descuidado manifiestamente la dirección y el gobierno de la nava, sino que, además, incidió potencialmente en su creación y posterior consumación.

Sobre la teoría del Riesgo Creado, el Consejo de Estado mediante Sentencia del 23 de mayo de 2012, estableció que:

"La doctrina del riesgo creado puede ser sintetizada de esta manera: quien se sirve de cosas que por su naturaleza o modo de empleo generan riesgos potenciales a terceros, debe responder por los daños que ellas originan. La teoría que analizamos pone especial atención en el hecho de que alguien " Cree un riesgo", "lo conozca o lo domine"; quien realiza esta actividad debe cargar con los resultados dañosos que ella genere a terceros, sin prestar atención a la existencia o no de una culpa del responsable". (Consejo de Estado, Sentencia del 23 de mayo de 2012, Exp. 1700123310001999090901. MP. Enrique Gil Botero) (Negrilla y subrayado fuera del texto original)

En la misma órbita, el tratadista Ramón Daniel Pizarro en su obra *Responsabilidad Civil por el Riesgo o Vicio de las Cosas*, expone lo siguiente:

"Quien introduce en el medio social un factor generador de riesgo potencial para terceros, se beneficie o no con él, debe soportar los detrimentos que el evento ocasione. Esto es una consecuencia justa y razonable del daño causado, que provoca un desequilibrio en el ordenamiento social y pone en juego el mecanismo de reparación. Así como en otro tiempo se sostuvo que el hombre debía responder solamente por sus actos culposos, hoy es razonable pensar que también deba reparar los daños que son fruto de una actividad riesgosa, sea la misma normal o anormal, le reporte o no un beneficio de cualquier índole". (Pizarro, 1983. Pp. 38-43)

Le asiste razón al Capitán de Puerto de Buenaventura, como fallador de primera instancia, cuando aduce el abordaje presentado entre las motonaves "SAMANTHA I y ELVIS HERNEY" no fue ajeno a la voluntad del capitán y propietario de la motonave ELVIS HERNEY, pues se evidencia una falta de cuidado que desencadenó en el siniestro marítimo de abordaje.

Entre tanto, respecto a las condiciones de navegabilidad de la motonave "ELVIS HERNEY", se tiene que la misma, a la fecha de la ocurrencia del siniestro, se encontraba apta para la navegación desde el punto de vista técnico y comercial. A lo largo de la investigación, quedó probado que la embarcación cumplía con los requisitos desde el ámbito físico-estructural, al estar vigentes y en debida forma todos documentos pertinentes para su navegabilidad. También lo estaba desde el punto de vista documental, al encontrarse vigentes todos los certificados estatutarios para su funcionamiento. Al igual que desde los ámbitos de la seguridad y el personal. Razón por la cual este despacho no se imputará responsabilidad por falta de condiciones de navegabilidad de la embarcación menester.

pa2

prescrita por el Código de Comercio y demás prescripciones del orden nacional e internacional.

5. Las condiciones de navegabilidad de la motonave "SAMANTHA I" a la fecha de la ocurrencia del siniestro, se encontraban aptas desde el punto de vista técnico y comercial. A lo largo de la investigación, quedó probado que la embarcación cumplía con los requisitos desde el ámbito físico-estructural, al estar vigentes y en debida forma todos documentos pertinentes para su navegabilidad. También lo estaba desde el punto de vista documental, al encontrarse vigentes todos los certificados estatutarios para su funcionamiento. Al igual que desde los ámbitos de la seguridad y el personal.

5. Del avalúo de los daños ocasionados.

En cuanto a este acápite, es menester anotar que el fallador de primera instancia se abstuvo de pronunciarse sobre el avalúo de los daños, toda vez que, no se cuenta con elementos materiales probatorios que lleven el convencimiento sobre la realización de reclamaciones formales de los daños que pudieron generarse como consecuencia del siniestro marítimo de Abordaje. Situación tal que, en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, debe contemplarse en la decisión.

No obstante, al interior de la actuación se expuso que las partes presuntamente afectadas por la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje, suscribieron un acuerdo con el Capitán y Propietario de la motonave "ELVIS HERNEY" de matrícula CP-01-1871-A, Sr. RAIMUNDO JARAMILLO RIOS, a fin de reparar los daños y perjuicios que se hubieren causado.

Así pues, atendiendo a que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, citar a las partes, por cuanto se debe emitir una decisión de plano, este despacho se abstendrá de referirse al respecto.

6. De la violación a las normas de marina mercante.

En cuando a la responsabilidad del Capitán y Propietario de la motonave "ELVIS HERNEY" de matrícula CP-01-1871-A, Sr. RAIMUNDO JARAMILLO RIOS, este despacho encuentra que el fallador de primera instancia no encontró motivación alguna para declarar violadas normas de marina mercante, pues *"la navegación que se encontraba realizando la motonave en mención, se realizó dentro de los parámetros establecidos por la autoridad marítima (...)".*

Teniendo como consideración lo determinado por el fallador de primera instancia, y como quiera que este despacho encontró completamente probado que ambas embarcaciones, esto es, las motonaves SAMANTHA I y ELVIS HERNEY, se encontraban en estado de navegabilidad óptimos, toda vez que, cumplían con todos los requisitos desde el ámbito físico-estructural, al estar vigentes y en debida forma todos documentos pertinentes para su navegabilidad. También lo estaban desde el punto de vista documental, al encontrarse vigentes todos los certificados estatutarios para su funcionamiento. Al igual que desde los ámbitos de la

seguridad y el personal; se le asistirá plena razón a lo decidido por el Capitán de Puerto de Buenaventura, en fallo de primera instancia.

En mérito de lo expuesto, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en su integridad la decisión proferida el día 21 de noviembre de 2016 por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en la parte considerativa de este proveído.

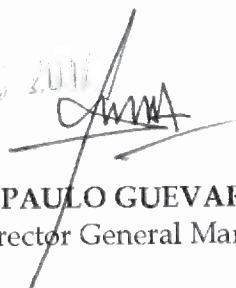
ARTÍCULO 2. NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Buenaventura, el contenido de la presente decisión al señor **REIMUNDO JARAMILLO RÍOS**, identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 16.487.300 expedida en Buenaventura, en calidad de Capitán y Propietario de la motonave ELVIS HERNEY de matrícula No. CP-01-1871-A; al señor **ELISEO QUÍÑONES PORTOCARRERO**, identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 16.510.995 expedida en Buenaventura, en calidad de propietario de la motonave SAMANTHA I de matrícula No. CP-01-2760-A y representante legal de la empresa en la cual se encuentra afiliada la motonave SAMANTHA I; al señor **JOSÉ YOVANI SALAS CUERO**, identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 94.420.438 expedida en Dagua, en calidad de capitán de la motonave SAMANTHA I de matrícula No. CP-01-2760-A; y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 3°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Buenaventura, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4°.- REMITIR al Capitán de Puerto de Buenaventura, para que una vez quede en firme la decisión, se allegue copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

21 DIC 2016



Vicealmirante **PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ**
Director General Marítimo