

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 12 JUL 2017

Referencia: 14012011015
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 29 de noviembre de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de colisión entre la M/N "BBC ROMANIA" de bandera de Gibraltar y la M/N "PILICA" de bandera de Malta, ocurrido entre el muelle 6 y 7 de la Sociedad Portuaria de Santa Marta el 29 de julio de 2011, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante Carta de Protesta escrita por el señor ZYGMUNT BORNIK, Capitán de la M/N "PILICA", la Capitanía de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento del presunto siniestro de colisión entre la M/N "BBC ROMANIA" y la M/N "PILICA".
2. El día 29 de julio de 2011, el Capitán de Puerto de Santa Marta emitió auto de apertura de la investigación por siniestro marítimo de colisión, decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. El día 29 de noviembre de 2012, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia a través del cual declaró responsable del siniestro marítimo de colisión al señor PETROV SERGEY, en calidad de Capitán de la M/N "BBC ROMANIA" y solidariamente responsables al pago de los daños y perjuicios a la empresa MANAGING AGENTS FOR CAYTRANSBBC, LLC, armadora de la M/N "BBC ROMANIA" y a la empresa TRANSMARES S.A.S., como agente marítimo de la citada embarcación.

Igualmente, se pronunció sobre la responsabilidad del señor PETROV SERGEY por violación a las normas de marina mercante, en consecuencia, impuso a título de sanción multa de VEINTE (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes equivalente a la suma de ONCE MILLONES TRESCIENTOS TREINTA Y CUATRO MIL PESOS M/CTE (\$11.334.000), pagaderos de forma solidaria con la empresa MANAGING AGENTS FOR CAYTRANSBBC, LLC, en calidad de Armadora de la M/N "BBC ROMANIA" y con la empresa TRANSMARES S.A.S., en calidad de Agencia Marítima de la mencionada motonave.

Finalmente, el Despacho fijó el avalúo de los daños en la suma de OCHENTA Y CINCO MIL DOLARES (USD 85.000).

4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Santa Marta envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme 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, esta 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 1605, del 4 de noviembre de 2004.

ANÁLISIS TÉCNICO

De acuerdo con la Carta de Protesta rendida por el Capitán de la M/N "BBC PILICA", señor ZYGMUNT BORNIK, respecto de los hechos ocurridos, se extrae lo siguiente:

"(...) Hoy a las 0704 horas tiempo local 1204 horas utc, cuando la motonave PILICA estaba atracada en el muelle # 6 en SANTA MARTA/COLOMBIA, la motonave BBC ROMANIA procediendo a muelle para maniobras de atraque con piloto a bordo, golpeó la popa de la motonave PILICA, causando daños serios en la cuaderna de la popa y área construida. (...)" (Cursiva fuera de texto)

De acuerdo con el Informe de Inspección rendido por el señor IGOR ARELLANO LACHARME, en calidad de Perito Marítimo en Ingeniería Naval de DIMAR, respecto a los hechos y circunstancias que provocaron la colisión de las motonaves, se extrae lo siguiente:

"(...) 4. INSPECCIÓN

(...) En entrevista con el Capitán éste comenta:

Que la maniobra de aproximación con el Piloto Rodríguez se inició a las 06:50 horas, que las máquinas se encontraban en funcionamiento y no presentaban novedad, la maniobra se realiza por el alerón de babor; todos los alerones tienen control para las máquinas, hélice y timón. El Remolcador Atlas se encontraba por el costado de estribor en stand by. Desde el alero se inicia la maniobra con timón todo a estribor, velocidad 1.3 nudos y máquinas despacio mínima. (...) Cuando la motonave se encontraba aproximadamente a 12 metros de la motonave Pilica, el Piloto ordena parar máquinas, posteriormente la orden fue muy lento atrás y lento atrás. El Piloto pregunta si las máquinas están funcionando correctamente, respondiéndole que éstos están funcionando sin novedad. A las 07:03 el Piloto ordena soltar el ancla de babor y toda la máquina atrás. Cuando la motonave se encontraba aproximadamente a 5 metros de la motonave Pilica, los amarradores soltaron los cabos cayendo al agua, los motores de proa seguían trabajando para sacar la proa de la línea de colisión. Siendo las 07:04 la motonave golpea al Pilica y da marcha atrás.

(...) En entrevista con el Ingeniero Jefe éste comenta:

163

Que se encontraba en el cuarto de control, máquinas trabajando sin novedad, verificando el correcto funcionamiento de la máquina principal, generadores y demás equipos requeridos para operación de la motonave. (...)

Se le pregunta ¿de dónde cree él se ocasionó la demora de la marcha atrás? El Ingeniero Jefe manifiesta que la respuesta a la marcha atrás la da el paso de la hélice y éste control está en el puente y alerones.

Equipos

Durante la inspección se realizaron pruebas a la máquina principal, ésta no presentó novedad. (...)

(...) Se realizaron ejercicios de apagado de emergencia de las máquinas y arrancado de las mismas. El tiempo utilizado por el personal para realizar esta maniobra fue de 40 segundos el más rápido.

Pormenores de las condiciones meteorológicas y las mareas

Acuerdo al CIOH las condiciones para éste día son:

Pronóstico para el 2011-7-29

(...) Área Marítima: Viento será de componente oeste con velocidades de 6 a 15 nudos (fuerza 2-4). La altura del oleaje oscilará entre 0.5 y 1 metro (marejada).

Pormenores del suceso

Pormenores del suceso y los eventos que precedieron y siguieron al suceso: 06:05 Motonave en estación Piloto, 06:36 Piloto a bordo, 06:55 se inicia la maniobra con el Remolcador Atlas por el costado de estribor en Stand By, 06:58 se continua con la maniobra, 07:03 la colisión es inminente, 07:04 se presenta colisión con la popa de la Motonave Pilica, las máquinas responden marcha atrás, 07:30 la motonave atraca en el muelle.

Pormenores sobre el funcionamiento del equipo pertinente con referencia especial a los fallos: El motor propulsor se encontraba trabajando sin novedad, al igual que los generadores, durante la operación no se presentó activación de la alarma por falla en máquina principal, tampoco se presentó falla en el sistema de paso variable, tampoco se activó ninguna alarma durante la maniobra.

Personal en el puente: en el momento del siniestro se encontraban en el puente el Capitán, Piloto y Segundo Oficial. Esta motonave tiene control de las máquinas en cada alerón y éstas no se pueden gobernar en dos sitios al mismo tiempo, el mando se debe transferir primero, para que las máquinas obedezcan desde ese comando.

Personal en la cámara de máquinas: en máquinas se encontraban el Ingeniero en Jefe y el Maquinista.

Modalidad de gobierno del buque (automático o manual): es automático, las máquinas se controlan desde el puente, el jefe de máquinas solo hace funciones de verificación y control de las máquinas.

(...) CONCLUSIONES

Una vez inspeccionada la máquina principal de la motonave BBC Romania, se puede afirmar que durante la maniobra no se presentó problemas con la misma, la capacidad de dar marcha adelante y marcha atrás se da con el control del paso de la hélice, el cual tampoco presentó fallas. (...)

Las condiciones del tiempo durante la maniobra de atraque no ponían en riesgo la maniobra, los vientos presentes no eran fuertes.

Teniendo en cuenta los daños presentados en la motonave Pilica y los tiempos de demora que representa su reparación, se estima que los costos de reparación se estiman en (USD 85.000)

No se puede establecer si se dieron las órdenes adecuadas en el puente para evitar el siniestro o si la falla se presentó en la mala manipulación del mando de cambio del paso de la hélice. Esto es verificable analizando las grabaciones de la maniobra registrada en el RTD." (Cursiva y subrayado fuera de texto)

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Conforme a lo anteriormente descrito, éste Despacho considera oportuno puntualizar sobre ciertos aspectos procedimentales, dentro de los cuales se destaca la competencia que tiene la Autoridad Marítima para investigar los siniestros marítimos que ocurran en su jurisdicción, de conformidad con el artículo 35 del Decreto Ley 2324 de 1984 que establece:

"Todo accidente o siniestro marítimo será investigado y fallado por la Capitanía de Puerto respectiva, de oficio o mediante protesta presentada por el Capitán o Capitanes de las naves, artefactos o plataformas involucrados en el siniestro o accidente o por demanda presentada por persona interesada. La investigación deberá iniciarse dentro del día siguiente al conocimiento del siniestro o accidente, o al arribo de la embarcación a puerto colombiano o a la presentación de la protesta o demanda. El expediente deberá ser foliado y radicado en los libros de la capitanía de puerto." (Cursiva fuera de texto)

En lo que respecta a los siniestros marítimos, el Decreto Ley 2324 de 1984 en su artículo 26, los enumera de la siguiente manera:

- 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 las naves o artefactos navales a las instalaciones portuarias" (Cursiva y subrayado fuera de texto)

Se precisa que, el legislador consignó en la ley el término abordaje en vez de colisión, el cual se puede definir como el choque directo y violento entre buques, acaecido en los espacios acuáticos, con un resultado dañoso. Se define también como el impacto estructural entre dos buques o un objeto flotante o fijo, como un iceberg.

me

Teniendo como referencia estos conceptos, establecidos por la legislación marítima colombiana, es importante tener en cuenta lo dicho en audiencia del 1° de agosto de 2011, por parte del señor PETROV SERGEY, Capitán de la M/N "BBC ROMANIA", quien manifestó con respecto a los hechos ocurridos el 29 de julio de 2011:

"A las 06:05 estuve en la estación de pilotos, estaba preparado para la maniobra, el Piloto Rodríguez abordó, todo fue revisado de acuerdo con la lista de revisión del SOLAS, la embarcación estaba lista para la maniobra, no había falla de máquinas y procedimos a la maniobra a las 06:50 horas, en el alerón de babor tenemos el controlador para la maniobra, a las 06:55 horas iniciaron la maniobra con el Remolcador Atlas en posición Stand By, y a las 06:56 horas inician la maniobra, con timón todo a estribor, velocidad de 1.3 nudos y máquina despacio mínima. (...), los motores impulsores de proa trabajaban en una o dos etapas hacia estribor de acuerdo con las instrucciones del Piloto, y la distancia aproximada entre la proa de mi nave y la popa de la M/N PILICA era aproximadamente de 15 metros, a las 06:58 horas, de la mañana, la nave tenía la misma velocidad el timón estaba medio, estaba centrado, y los motores impulsores de proa estaban trabajando hacia estribor, (...) la distancia aproximadamente hacia la motonave era de 12 metros, el Piloto ordenó parar máquinas, ordené que se efectuara la maniobra y en cuestión de minutos, la orden del Piloto fue muy lento atrás y posteriormente lento atrás, (...) yo miré los indicadores que están en cubierta y la máquina estaba trabajando de acuerdo a las instrucciones (...) y yo me fui al puente a verificar los otros controles que me demostraban que el motor estaba trabajando correctamente, yo me quedé dentro del puente para chequear la máquina con los controles del puente y para tener dentro del puente los controles del manejo de la máquina y el Piloto ordenó ancla y todo atrás y di las órdenes pertinentes de soltar el ancla de babor y en el telégrafo di las órdenes de todo atrás a la máquina (...) Que ésta situación se presentó a las 07:03 de la mañana y la distancia aproximadamente de la otra nave era de cinco metros (...) A las 07:04 horas nosotros tocamos la popa de la M/N PILICA (...)" (Cursiva y subrayado fuera de texto)

Dentro de la diligencia, se le preguntó sobre quien ejecutaba las órdenes dadas por el Piloto Práctico, a lo que señaló "(...) Yo las ejecutaba, en el puente estaba el Segundo Oficial y yo, yo ejercía el mando y él anotaba en el libro de bitácora la posición de las ordenes. (...)” También se le consultó sobre la claridad de las órdenes dadas por el Piloto Práctico en el idioma inglés, a lo que dijo "(...) Si fueron claras y entendibles. (...)”

En la declaración dada por el señor FEDOSEEV YURIY, Segundo Oficial de la M/N "BBC ROMANIA", manifestó:

"Yo estaba en el puente con el Capitán, yo llevaba el control del libro de campana, el Capitán se encontraba con el Piloto en el ala de babor, yo escuché que el Capitán le preguntó al Piloto por el Remolcador y el Piloto le contestó en inglés que era solamente para la asistencia en la maniobra y luego procedimos a las 06:56 de la mañana a la maniobra con el buque despacio adelante, el Capitán ordenó posteriormente timón medio y dejar la hélice en neutro y unos segundos después se dio la orden de muy despacio atrás y nos fuimos acercando más al muelle y a la motonave y el Capitán dio la orden de todo atrás a la máquina y soltar el ancla de babor, y nosotros alcanzamos a golpear la M/N PILICA (...)" (Cursiva y subrayado fuera de texto)

Por su parte, el señor LUIS GUILLERMO RODRIGUEZ, en su calidad de Piloto Práctico el día de los hechos, declaró lo siguiente:

"El día 29 de julio a las 06:35 horas me embarco en el buque BBC ROMANIA, y procedo al puente a reunirme con el Capitán para discutir detalles de la maniobra, el buque se encontraba

aproximadamente a una milla de la estación de pilotos, llevaba un rumbo de 139, una velocidad de 4 nudos y la orden de la máquina de muy despacio avante, en ese momento le explico al Capitán el muelle asignado el cual era el número 7 de la Sociedad Portuaria, y el costado de atraque por babor, le solicito al Capitán los datos técnicos del buque quien me indicó que la hélice era de paso variable, le indico los calados, le solicito si el troster y todos sus equipos se encontraban funcionales, y él afirmó que si, luego le indico que los primeros cabos a utilizar eran los sprines de proa y popa (...), a unos 100 metros de la punta al muelle 7, llevando una velocidad de 1.5 nudos, y un rumbo aproximadamente paralelo al muelle, doy la orden de centro al timón y parar la máquina, la velocidad empezó a disminuir, y cuando la proa del buque ya se encontraba a unos 40 metros dentro del muelle, (...) faltaban 15 metros para llegar a la posición final del buque, y la velocidad que se llevaba era de poco más de un nudo, (...) y procedí a dar la orden de muy despacio atrás, (...) luego de dar la orden el Capitán accionó la palanca debidamente pero el indicador de retroalimentación de la posición del paso de la hélice mostraba cero (0), es decir no estaba respondiendo a la orden de máquina atrás al notar esto, le solicité al Capitán dar la orden de soltar ambas anclas y asegurar un spring de proa, (...) el Capitán se negó a dar dichas órdenes porque decía haber reconocido el problema y que lo podía solucionar rápidamente, (...) me comentó que él consideraba que el problema era el controlador del alerón de babor, y que iba a proceder a tomar el control desde el controlador principal que se encuentra adentro del puente, (...) yo inicialmente permanecí en el alerón de babor, para tener mejor visibilidad (...), al no ver ninguna respuesta ni de las anclas ni de la máquina, entro rápidamente al puente y me doy cuenta que el Segundo Oficial había colocado la palanca del mando de la máquina en full avante, (...) cuando el buque se encontraba a unos 10 metros de la M/N PILICA noté, que finalmente la máquina respondió con full atrás pero con la viada que ya había desarrollado el buque, por la errónea orden full avante que dio el Segundo Oficial, al buque no le fue posible parar antes de hacer contacto con la M/N PILICA, aproximadamente, a las 07:04 horas, ocurre el accidente (...) " (Cursiva y subrayado fuera de texto)

De la anterior declaración y de acuerdo con la Carta de Protesta presentada, se concluye que el 29 de julio de 2011 mientras la M/N "BBC ROMANIA" se disponía a ingresar al Muelle 7 de la Sociedad Portuaria de Santa Marta, la cual se encontraba al mando del Capitán PETROV SERGEY y con la asistencia del Piloto Práctico LUIS GUILLERMO RODRÍGUEZ, golpeó bruscamente por la popa de la M/N "PILICA", configurándose así el siniestro marítimo de abordaje, producto de una actividad peligrosa como lo es la navegación marítima.

En cuanto al concepto de actividad peligrosa, la Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado en Sentencia del 13 de septiembre de 2001, expediente 12487, se refirió de la siguiente manera:

"Una actividad es peligrosa cuando rompe el equilibrio existente, colocando a las personas ante el peligro inminente de recibir lesión en su persona o en sus bienes. La inminencia de un peligro que aborda la capacidad de prevención o resistencia común de los seres humanos, son las características determinantes para definir las actividades peligrosas.

No debe perderse de vista que el peligro es un concepto indeterminado y, por lo tanto, solo puede ser establecido por el juez en atención a las circunstancias particulares del caso concreto, responsabilidad en que se puede incurrir por parte de la administración con ocasión de la conducción de vehículos y de los accidentes por ellos causados. (...) " (Cursiva y subrayado fuera de texto)

mej

Es claro que la navegación es considerada como una actividad peligrosa, consagrada en el artículo 2356 del Código Civil, en la cual se presume la responsabilidad de quien despliega ciertas acciones que por su naturaleza generan riesgo sobre terceros o sobre los bienes bajo su custodia, por lo que no basta con demostrar la debida diligencia o el correcto desempeño en el desarrollo de sus funciones, ya que se le exige que demuestre la ocurrencia de una causa extraña que rompa el nexo causal.

En el caso bajo estudio, no se trata de determinar la culpa o responsabilidad subjetiva de los agentes, sino la responsabilidad objetiva derivada del riesgo de una actividad peligrosa ejecutada por estos, en la cual deben concurrir un hecho generador, el daño y un nexo causal entre estos, sin necesidad de imputar una actuación dolosa.

La responsabilidad en materia marítima está establecida en función de la actividad que se desarrolla, considerada como actividad peligrosa, pues conlleva el empleo de un medio calificado como peligroso. Por este motivo, la persona que desarrolla la actividad peligrosa debe manejarse con la mayor prudencia, teniendo en cuenta las recomendaciones dadas, la normatividad especializada, con el objetivo de garantizar la seguridad de la actividad marítima, de la vida humana en el mar y del medio ambiente marítimo.

De lo expuesto anteriormente, se desprende que sobre el Capitán de la M/N "BBC ROMANIA", señor PETROV SERGEY, agente responsable de la navegación marítima como actividad peligrosa, pesa una presunción de responsabilidad por ser quien por acción u omisión provocó la colisión con la popa de la M/N "PILICA", de la cual sólo le es dable exonerarse de responsabilidad por intervención de uno de los siguientes eventos:

- a) Caso fortuito o fuerza mayor
- b) El hecho de un tercero
- c) Culpa exclusiva de la víctima

De acuerdo con lo anterior, para que se configure la fuerza mayor o el caso fortuito se debe verificar la concurrencia de dos factores, el primero es que el hecho sea imprevisible, esto es que sea imposible contemplar por anticipado su ocurrencia y el segundo que el hecho sea irresistible, o sea que el agente no pueda evitar su acaecimiento ni superar sus consecuencias.

Ahora bien, en cuanto a la conducta desplegada por la tripulación de la M/N "BBC ROMANIA", observa el Despacho que el señor PETROV SERGEY, Capitán de la motonave, llevaba nueve (9) días como jefe de gobierno de dicha embarcación al momento de ocurridos los hechos y era la primera vez que arribaba al puerto de Santa Marta, datos no menores que sin duda deben ser tenidos en cuenta al momento de determinar su responsabilidad.

En cuanto a la conducta náutica del señor FEDOSEEV YURIY, Segundo Oficial de la M/N "BBC ROMANIA", quedó avalado en declaraciones y por el concepto rendido en el dictamen pericial, que su labor consistía en llevar control sobre el libro de campana, y cumplir con lo ordenado por el Capitán.

El señor IGOR ARELLANO LACHARME, Perito Marítimo en Ingeniería Naval, concluyó en su informe pericial, que luego de inspeccionar la maquinaria principal de la M/N "BBC ROMANIA", no se presentaron problemas con esta durante la maniobra de entrada al muelle 7 de la Sociedad

Portuaria de Santa Marta y que la capacidad de dar marcha avante y marcha atrás, tampoco presento falencias.

Sumado a lo anterior, según lo dicho por el Piloto Práctico, señor LUIS GUILLERMO RODRIGUEZ, faltando alrededor de quince (15) metros para llegar a posición final, dio la orden de dar marcha muy despacio atrás y que al ver que la máquina no respondía, le recomendó al Capitán dar la orden de soltar ambas anclas, a lo que éste se negó; por lo cual el Despacho observa que se ignoraron las recomendaciones dadas por el Piloto, quien de acuerdo a su experiencia profesional había realizado para ese momento más de ochocientas maniobras y específicamente con la M/N "BBC ROMANIA" alrededor de quince.

Se tiene entonces, que el señor PETROV SERGEY, en calidad de Capitán de la M/N "BBC ROMANIA", no tuvo en cuenta las pautas dadas del Piloto Práctico, razón por la cual calculó mal el acercamiento al muelle, aproximándose demasiado a la popa de la M/N "PILICA" y provocando la desafortunada colisión; lo cual permite concluir que el siniestro no se produjo por un caso fortuito o fuerza mayor ni por hechos de terceros, sino que se dio como resultado de la impericia del Capitán, pues como jefe de gobierno debió prever estas circunstancias, así como tener en cuenta que pese a su corta experiencia, se hacía aún más necesario tener en cuenta las observaciones del Piloto Práctico.

En cuanto a la violación a las Normas de Marina Mercante son aquellas que se producen por el incumplimiento de la legislación marítima colombiana, relacionada con los requisitos que establece la Autoridad Marítima para un correcto manejo de las operaciones en aguas jurisdiccionales.

En la investigación quedó plenamente probada la omisión de las reglas marítimas, tales como las establecidas en el Código de Comercio colombiano que dispone que el Capitán sea el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave, el incumplimiento de sus funciones y obligaciones, y la omisión de las medidas de seguridad preventivas antes de iniciar la maniobra con el Piloto Práctico, es por eso que en éste sentido considera el Despacho que la sanción impuesta en primera instancia es proporcional a las normas infringidas.

De acuerdo con el peritaje efectuado, se logró establecer que el avalúo de los daños ocasionados por el siniestro de abordaje de la M/N "BBC ROMANIA" con la M/N "PILICA" acaecido el 29 de julio de 2011 en el muelle 7 de la Sociedad Portuaria de Santa Marta, asciende a la suma de OCHENTA Y CINCO MIL DOLARES (USD 85.000)

En virtud de lo mencionado anteriormente, procede este Despacho a confirmar en su totalidad la decisión del día 29 de noviembre de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en todas sus partes el fallo del 29 de noviembre de 2012, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva de la presente decisión.

ARTICULO 2°- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Santa Marta el contenido del presente fallo al señor PETROV SERGEY, en calidad de Capitán de la M/N "BBC

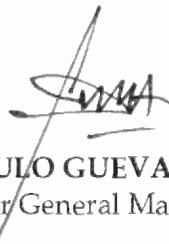
13

ROMANIA", identificado con pasaporte No. 0191972 expedido en Rusia; a la empresa MANAGING AGENTS FOR CAYTRANSBBC, LLC, en calidad de Armadora de la M/N "BBC ROMANIA"; al señor ANDRÉS LÓPEZ SOTO identificado con cédula de ciudadanía No. 98.563.524 expedida en Envigado, en calidad de Representante Legal de la Agencia Marítima TRANSMARES S.A.S., 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 Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4°.- REMITIR al Capitán de Puerto de Santa Marta para que, una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, allegue copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase, 12 JUL 2017



Contralmirante **PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ**
Director General Marítimo