

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C. 26 MAY 2017

Referencia: 17012012004  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 9 de abril de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de naufragio de la motonave "SAMANTA" de bandera de Colombiana, de matrícula No. CP-07-0096-B, ocurrido el 3 de marzo de 2012, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante informe del 6 de marzo de 2012, suscrito por el Jefe del Grupo de Protección al Turismo y Patrimonio Cultural de la Nación, la Capitanía de Puerto de San Andrés tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "SAMANTA" debido a que la nave se encontró en el sector Spratt bight sumergida en un 50% de su estructura.
2. En consecuencia el día 7 de marzo de 2012, el Capitán de Puerto de San Andrés decretó la apertura de investigación por el presunto siniestro marítimo de naufragio, 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. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de San Andrés el día 9 de abril de 2014, profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró responsable de la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "SAMANTA" al señor OLBERT LEÓN ZAPATA, Capitán de la citada nave.

En igual sentido, estimó el avalúo de los daños causados con ocasión del siniestro en la suma de un millón novecientos veintiocho mil pesos m/cte. (\$1.928.000).

Así mismo, declaró responsable a los señores OLBERT LEÓN ZAPATA y ROBERTO CALVO, Capitán a bordo y Capitán autorizado en el zarpe, respectivamente, por violación a las normas de Marina Mercante y en consecuencia les impuso una multa

de seis (6) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de (\$3.696.000) tres millones seiscientos noventa y seis mil pesos m/cte, pagaderos en forma solidaria con el señor ROBERTO CALVO, Propietario y Armador de la citada nave.

4. Al no interponerse recurso de apelación contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de San Andrés 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

Del informe rendido por el Perito CARLOS EMILIO DE LA ROSA SILGADO (folios 56 al 62), indicó:

- Acuerdo a lo manifestado por el señor OLVER LEÓN SÁNCHEZ ZAPATA quien se desempeñaba como piloto de la nave expresó que el día sábado 3 de marzo 2012 siendo aproximadamente las 13:00 - 13:15 se desplazaba desde el cayo de Jhonny Cai hacia el sector de Spay Bay, a la altura de la cooperativa de pescadores, dicho desplazamiento era lento por las condiciones del mar y por venir a bordo una señora embarazada, en la mitad del trayecto el agua entraba por el costado de babor de forma considerable, inmediatamente se procede a energizar la bomba de achique, pero esta se detiene por una obstrucción, con la ayuda del proel intentan superar la avería pero una segunda ola empeora la situación, el personal que se movilizaba empieza a preocuparse porque la embarcación se encuentra medio hundida. Se comunica con otra embarcación de la agencia Evermar para evacuar al personal, al momento del transbordo y por contrapeso la embarcación gira y queda una gran parte sumergida. Todas las personas se desplazaban con chalecos salvavidas y no sufren lesiones de consideración.
- El origen y posible causa pudo haber sido las condiciones del mar, también si se transporta menos personal para que el desplazamiento fuese más seguro.
- Las condiciones del mar en el momento no eran las más óptimas.

19

95

- Las condiciones de estiba y estabilidad se pudieron haber afectado por la ingesta de agua al interior de la embarcación, así como el desespero de los pasajeros al momento del transbordo que origina el giro de la misma.

De la revisión de las pruebas obrantes en el expediente se extrae que la causa efectiva por la que ocurrió el siniestro, fue porque el día 3 de marzo de 2012, cuando se encontraban transportando 26 pasajeros desde el muelle de Jhonny Cay hasta San Andrés una ola los embistió y la nave cogió gran cantidad de agua por la proa, se intentó achicar pero la bomba se apagó, se revisó esta y tenía una cinta de zapato de agua que no le permitía funcionar correctamente, cuando se solucionó el inconveniente otra ola muerte ingresó al bote, por lo que se presentó la necesidad de desembarcar a los pasajeros y pedir ayuda a otra lancha para su rescate (anverso del folio 44).

### CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Conforme a lo anteriormente descrito, este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos sustanciales y procesales que dieron mérito al Capitán de Puerto de San Andrés para proferir decisión de primera instancia, a su vez hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta, así:

En cuanto a los aspectos procesales y probatorios se refiere, este Despacho evidencia que cada una de las etapas de la investigación de primera instancia, adelantadas por el Capitán de Puerto de San Andrés, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Ahora bien, se estima pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

1. Del material probatorio, se comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "SAMANTA" de bandera colombiana, acaecido el 3 de marzo de 2012, (Art. 26 Decreto Ley 2324 de 1984).
2. En la revisión de la decisión de primera instancia se extrae lo siguiente:

El fallador de primera instancia declaró responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio al señor OLBERT LEÓN SÁNCHEZ ZAPATA, Capitán de la motonave "SAMANTA" debido a que el hecho ocurrió por mala maniobra de la persona que se encontraba a cargo del timón de la nave.

Conforme lo anterior, es pertinente realizar el análisis de la responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "SAMANTA" de bandera colombiana, de acuerdo a las pruebas obrantes en el expediente, así:

- En comunicación suscrita por los señores WILLIAM CONTRERAS, LADY SANTUARIO, MARTHA ALFEREZ, ENEIDER LOZANO CASTAÑO, HENRY CARRILLO, ALEJANDRA CERDALES y CRISTIAN MARTÍNEZ (folios 12 al 15), quienes para la fecha de los hechos pasajeros de la motonave "SAMANTA" relataron los hechos de la siguiente manera:

103

"Nuestro recorrido inició a las 10:00 am desde el muelle casa de la cultura en la lancha el poder de la envidia, el regreso según nos informaron era a la 1:00 pm y tal como nos dijeron a la 1:00 pm estábamos haciendo fila y los organizadores nos embarcaron en la lancha Samanta, en el muelle no se tuvo precaución de contar las personas que ellos mismos embarcaron y una persona que conducía otra lancha en tono enojado le gritaba que parecíamos peor que un transmilenio (tal vez por la cantidad de personas que viajábamos). Al subirnos los que alcanzamos nos pusimos el chaleco salvavidas, pero quedamos personas sin él, ya que no se encontraron más para ponerlos.

Arrancamos el viaje y el conductor que era menor de edad y notablemente sin experiencia conducía supremamente despacio, pero en un momento quiso acelerar y al darse cuenta que el agua y el sobre pero estaban ocasionando un probable accidente hizo un freno en seco y el agua al hacer que la punta de la lancha se hundiera empezó a entrarse.

Desafortunadamente dentro de los pasajeros habían niños de 15 meses, 6 años y 8 años los cuales no tenían chaleco, una mujer embarazada y personas que no sabíamos nadar o manejar una situación como esta, además porque estaba más asustado que nosotros como turistas, es por ello que al ver que el agua nos hundió completamente todo saltamos al agua, quedamos a la deriva del mar esperando que nos vinieran a socorrer" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

- En comunicación del 3 de marzo de 2012, suscrita por el pasajero de la lancha "SAMANTA" JORGE E BASTIDAS (folios 16 y 17), relató los hechos así: "Hoy 3 de marzo de 2012 fuimos recogidos de la isla Jonny Cay a la 1:00 pm aproximadamente a los 8 minutos de recorrido, las olas comenzaron a subir alto y el agua se comienza a meter llegándonos a la rodilla, el capitán disminuye la velocidad pero cae una última ola que nos aleja fuera de la embarcación se hunde y también nuestras pertenencias (...) en la embarcación y recogiendo información de las personas afectadas el Capitán no iba en la lancha y su ayudante era el que estaba manejando la embarcación y en la isla de San Andrés, nos informaron que al parecer no tenía licencia de conducción (...)" (negrilla, cursiva y subraya fuera de texto).

- En comunicación suscrita por el pasajero de la motonave "SAMANTA" señor LUIS FERNANDO MUÑOZ PULGARÍN, relató los hechos de la siguiente manera: "El día de hoy sábado 3 de marzo viniendo de Jomy Cay la lancha en la que veníamos comenzó a llenarse de agua, la gente se desesperó, la lancha se volteó y caímos al agua, afortunadamente solo fueron golpes y algunos tragaron un poco de agua, pero gracias a Dios no pasó nada grave" (cursiva fuera de texto).

Las comunicaciones presentadas por algunos pasajeros de la motonave "SAMANTA" denotan que en el muelle no se contó la cantidad de pasajeros que se embarcaron, que no había chalecos suficientes para el número de personas que se encontraban a bordo, que el Capitán no iba a bordo y el conductor de la lancha era su ayudante, menor de edad, sin experiencia, ni licencia, hizo un freno en seco y empezó a entrarle agua a la lancha, los niños que se encontraban a bordo de la nave no contaban con chalecos salvavidas, en el momento.

- En acta de protesta suscrita por el señor OLBERT LEÓN SÁNCHEZ, Capitán de la motonave "SAMANTA" (folio 19), indicó: "Yo salí del muelle de Jonny cay con mi ayudante

12

96.

en la lancha samanta veníamos con 26 pasajeros más mi ayudante y yo, era la 1:00 pm venía manejando ya que yo estaba arreglando la bomba de la lancha. Luego llegó una ola y nos embistió y le pedí a los pasajeros que se hicieran hacia atrás pero fue imposible ya que la lancha tenía mucha agua, fue cuando les dije que salieran por los lados de la lancha pero enseguida llegó otra ola y terminó por inundar la lancha, como tengo celular de agua enseguida llamé para que nos socorrieran (...)" (negrilla, cursiva y subraya fuera de texto).

- En acta de protesta suscrita por el señor LEIMAN IGLESIA FORBES, Ayudante de la motonave "SAMANTA" (folio 22), informó: "Salí del muelle de Jonny cay en la lancha samanta con el capitán, llevábamos 26 pasajeros todos con sus respectivos chalecos, eran aproximadamente la 1:00 pm yo iba manejando porque teníamos un inconveniente con la bomba de la lancha, como a los diez minutos de haber arrancado nos bañó una ola la cual se metió en la lancha, mi capitán seguía bombeando la lancha pedí el favor a los pasajeros que se echaran hacia atrás pero fue imposible que ellos hicieran eso ya que la lancha tenía mucha agua y los pasajeros estaban asustados, cuando nos llegó la última ola sacó a tres pasajeros de la lancha el capitán enseguida procedió a decirle a los pasajeros que salieran por los lados de la lancha, yo me lance a salvar a un bebe de 9 meses y otro niño que venían en la embarcación (...)" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

De los hechos puestos en conocimiento de la Autoridad Marítima por el Capitán y el Ayudante de la motonave "SAMANTA", se extrae que al salir del muelle de Johnny Cay en San Andrés iban 26 pasajeros con sus respectivos chalecos, que venía manejando la lancha el Ayudante porque el Capitán se encontraba arreglando la bomba, los embistió una ola, se le pidió a los pasajeros que se hicieran hacia atrás pero fue imposible porque tenía mucha agua y enseguida entró otra ola y los acabó de hundir.

- Copia del zarpe expedido por el Capitán de Puerto de San Andrés, vigente desde el 17 de febrero hasta el 8 de marzo del 2012, en el que se la autoriza a navegar con 2 tripulantes, pero no se especifica la cantidad de pasajeros (folio 35).

- En declaración juramentada rendida por el señor ROBERTO CALVO, Capitán registrado en el zarpe de la motonave "SAMANTA" (43 y 44), quien informó: "Ese día yo estaba descansando y mi compañero OVER SÁNCHEZ, me realizó el día libre" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Acerca de si informó el cambio de Capitán autorizado en el zarpe No. 0217-N, dijo: "No" (cursiva fuera de texto).

Sobre quien lo autorizó para efectuar cambio de Capitán de la nave el día de los hechos: "Esos días compensatorios se manejan desde la oficina VIAJES Y VACACIONES" (cursiva fuera de texto).

- En declaración rendida por el señor OLBERT LEÓN SÁNCHEZ ZAPATA, Capitán a bordo de la motonave "SAMANTA", en la que sobre los motivos por los que ocurrió el siniestro

10

dijo: *"Por la ola muerta, que golpeó por proa por el lado de babor, por venir despacio, es decir aproximadamente siete nudos porque venía una señora en estado de embarazo y no podía darle muy rápido"* (cursiva fuera de texto).

Acerca de la cantidad de chalecos salvavidas con los que cuenta la nave, informó: *"Tiene 31 chalecos adultos y dos pequeños todos marcados con su nombre"* (cursiva fuera de texto).

En relación con cuál era el francobordo y el calado de la nave al salir de Jhonny Cay, a lo que dijo: *"Normal, como cuando un bote está cargado"* (cursiva fuera de texto).

Sobre el informe suscrito por el Subintendente HÉCTOR FABIO AGUDELO SALAZAR, Jefe del Grupo Protección al turismo y patrimonio cultural de la Nación DESAP, indicó: *"Como él sabe la cantidad de pasajeros si no estaba a bordo, todos los pasajeros traían chaleco, es más fuera de la motonave quedaron flotando chalecos, quiero aclarar que en el muelle de Jhonny Cay se encuentra un funcionario de CORALINA, pendiente de que las lanchas no salgan con sobrecupo y que todos los turistas tengan chaleco salvavidas"* (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Así mismo, aclaró respecto al citado informe: *"En ocasiones no tenemos la necesidad de contar los pasajeros tan solo con acomodarlos en las bancas ya sabemos y hay un funcionario de CORALINA que está pendiente que las lanchas no salgan con sobrecupo y lleven sus chalecos puestos. En relación con los chalecos sí no hubiera más chalecos, porque en el momento que sucedió el accidente se encontraban chalecos todavía flotando y lanchas que lo estaban recogiendo. Ellos dicen que estaba manejando un menor, él ayudante mío porque en el momento yo me encontraba solucionando el problema de la bomba debido al pozo, si se hubiera bajado"* (cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto).

De lo declarado por el Capitán de la motonave "SAMANTA" señor OLBERT LEÓN SÁNCHEZ ZAPATA, se concluye que el siniestro se produjo porque una ola muerta golpeó la nave por el lado de proa estribor debido a que venían despacio porque llevaban a una persona embarazada a bordo, que la nave tiene 31 chalecos salvavidas para adultos y 2 de niños, sobre el informe rendido por él, insiste en indicar que todos los pasajeros llevaban chalecos salvavidas puestos, que dicho estado fue verificado por un funcionario de CORALINA antes del zarpe y que el momento del naufragio quedaron algunos flotando, así mismo, que en ocasiones no tienen la necesidad de contar los pasajeros pues solo los acomodan en las bancas y ya se sabe cuántos hay, finalmente que el Ayudante de la lancha era quien venía conduciéndola porque él se encontraba solucionando un problema con la bomba de achique.

Ahora bien, se tiene que la navegación marítima es considerada una actividad peligrosa, pues conlleva el empleo de un medio calificado como peligroso en el desarrollo de una determinada actividad realizada por el hombre.

102

El artículo 2356 del Código Civil, regula la responsabilidad civil por actividades peligrosas y solo exige que el daño pueda imputarse, motivo por el cual la persona que desempeña la actividad peligrosa debe conducirse con máxima prudencia.

Al respecto la Corte Suprema de Justicia puntualizó los criterios de la responsabilidad objetiva unificados en sentencia de casación del 24 de agosto de 2009, así:

*"(...) (a) Que allí anida una verdadera responsabilidad objetiva, en donde la obligación de resarcir el daño surge no de la culpa presunta sino del riesgo o grave peligro que el ejercicio de estas actividades comporta para los demás; (b) no hay necesidad de que los actos dañinos reflejen alguna culpa o que ella se presuma, lisa y llanamente, requiere que la actividad sea potencialmente perjudicial. (c) que cuando las partes involucradas ejerzan actividades parecidas o similares, el juez debe examinar cuál de ellos tuvo mayor o menor incidencia en el daño par así definir quién debe asumir la reparación; (d) teniendo presente lo dicho, a la víctima le basta acreditar el daño y el vínculo de causalidad, amén de la actividad desplegada por el demandado; (e) a éste, por su parte, si pretende exonerarse de reclamo efectuado, le corresponde acreditar la existencia de una causa que impida la imputación causal del daño a la conducta desplegada (fuerza mayor, caso fortuito, la intervención de la víctima o de un tercero(...))" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).*

Así las cosas, conforme las pruebas transcritas anteriormente y la jurisprudencia en cita permiten evidenciar que el día 3 de marzo de 2012, cuando la motonave "SAMANTA" de bandera colombiana se desplazaba con 26 turistas desde Johnny Cay hasta San Andrés, comandada por el Ayudante de la nave señor LEIMAN IGLESIA FORBES, en el momento en que el Capitán OLBERT LEÓN SÁNCHEZ ZAPATA, se encontraba tratando de reparar un problema en la bomba de achique de la nave, fueron embestidos por dos olas produciéndose el naufragio de la misma, así mismo, que en el zarpe tramitado por ante la Capitanía de Puerto de San Andrés se encontraba registrado como Capitán el señor ROBERTO CALVO, tal como consta a folio 35 del expediente.

Así las cosas, es evidente que el siniestro marítimo de naufragio de la motonave "SAMANTA" ocurrió debido a la falta de idoneidad de la persona que la venía comandando quien no supo cómo reaccionar en el momento en que fueron embestidos por la primera ola, además que la bomba de achique no funcionaba para sacar el agua que había ingresado a la nave, lo que denota una falta de mantenimiento de éste sistema de la nave y la ausencia de alistamiento previo al hacerse el mar siendo éste responsabilidad del Capitán de la nave, conductas con las que puso en peligro la seguridad de la vida humana en el mar, razón por la que se respaldará en tal sentido la posición del *a quo*.

3. Ahora bien, el fallador de primera instancia determinó el avalúo de los daños que sufrió la motonave como consecuencia del siniestro en un millón novecientos veintiocho mil pesos m/cte. (\$1.928.000), teniendo en cuenta que dicho valor se encuentra probado dentro del expediente, a través de las facturas aportadas al expediente obrante a folio 62 del expediente, razón por la que se amparará en tal sentido la decisión consultada.

4. Finalmente, se encuentra probado en el expediente la vulneración de algunas normas de Marina Mercante por parte del Capitán de la motonave "SAMANTA", tal como cambiar la tripulación sin previo aviso<sup>1</sup>, no dirigir la navegación<sup>2</sup> y permitir a bordo de la nave como miembro de la tripulación persona que no cuenta con licencia de navegación<sup>3</sup>, teniendo en cuenta que el fallador de primera instancia declaró responsable por violación a las normas de Marina Mercante al señor ROBERTO CALVO, Capitán registrado en el zarpe expedido a la nave y al señor OLBER LEÓN SÁNCHEZ ZAPATA, Capitán a bordo y en consecuencia de lo anterior les impuso a título de sanción multa de seis (6) salarios mínimos legales mensuales vigentes, y que este Despacho comparte tal posición, se procederá a modificar el artículo 4 de la decisión consultada en el sentido de indicar que a cada uno de los mencionados anteriormente se les sanciona con una multa de tres (3) salarios mínimos legales mensuales vigentes a la fecha de ocurrencia de los hechos, conservando la solidaridad legal que le asiste al Propietario y Armador de la nave señor EVER ENRIQUE BERMEJO RIPOLL.

En mérito de lo anteriormente expuesto, el Director General Marítimo,

### RESUELVE

**ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR** el artículo cuarto de la decisión del 9 de abril de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés, con fundamento en los argumentos expuestos en la parte considerativa de este proveído, el cual quedará así:

"**IMPONER** a título de sanción al señor OLBERT LEÓN SÁNCHEZ ZAPATA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 18.004.976 expedida en San Andrés, en calidad de Capitán a bordo de la motonave "SAMANTA" de bandera colombiana, multa de tres (3) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de un millón setecientos mil cien pesos m/cte. (\$1.700.100), pagaderos en forma solidaria con el señor EVER ENRIQUE BERMEJO RIPOLL, identificado con la cédula de ciudadanía No. 8.729.333 expedida en Barranquilla, Propietario y Armador de la citada nave, los cuales deben ser pagados a partir del día siguiente de la ejecutoria de la presente providencia, a favor de la Dirección del Tesoro Nacional, Cuenta corriente del Banco Popular No. 05000024-9- Código Rentístico No. 1212-75".

"**IMPONER** a título de sanción al señor ROBERTO CALVO, identificado con la cédula de ciudadanía No. 18.003.811 expedida en San Andrés, en calidad de Capitán registrado en el zarpe de la motonave "SAMANTA" de bandera colombiana, multa de tres (3) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de un millón setecientos mil cien pesos m/cte. (\$1.700.100), pagaderos en forma solidaria con el señor EVER ENRIQUE BERMEJO RIPOLL, identificado con la cédula de ciudadanía No. 8.729.333 expedida en Barranquilla, Propietario y Armador de la citada nave, los cuales deben ser pagados a partir del día siguiente de la ejecutoria de la presente providencia, a favor de la Dirección del Tesoro Nacional, Cuenta corriente del Banco Popular No. 05000024-9- Código Rentístico No. 1212-75".

<sup>1</sup> Resolución No. 0386 de 2012, artículo 4 código 38

<sup>2</sup> Decreto 1597 de 1988, artículo 40 del numerales 1 y 2

<sup>3</sup> Decreto 1597 de 1988, artículo 40 del numeral 7



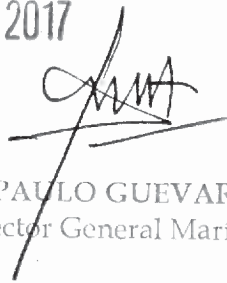
**ARTÍCULO 2°.- CONFIRMAR** los artículos restantes de la decisión del 9 de abril de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés, con fundamento en los argumentos expuestos en la parte considerativa de este proveído.

**ARTÍCULO 3°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de San Andrés el contenido de la presente decisión a los señores OLBERT LEÓN SÁNCHEZ ZAPATA, ROBERTO CALVO y EVER ENRIQUE BERMEJO RIPOLL y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**ARTÍCULO 4°.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de San Andrés, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 5° REMITIR** al Capitán de Puerto de San Andrés, para que una vez quede en firme, 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. 26 MAY 2017



Contralmirante PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ  
Director General Marítimo