

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

20 DIC 2015

Referencia: 17012014008

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 27 de julio de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés, dentro de la investigación jurisdiccional por el siniestro marítimo de encallamiento de la M/N "AMBASSADOR" de bandera estadounidense, y el posterior arribo forzoso de la mencionada nave, ocurrido entre el 20 y el 23 de febrero de 2014, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de visita del 23 de febrero de 2014, suscrita por el SP. HERNEY DE JESUS CASTILLA SIADO, funcionario de la Capitanía, y por protesta suscrita por el señor GUSTAVO GONZÁLEZ RENDÓN, Capitán de la M/N "AMBASSADOR", el Capitán de Puerto de San Andrés tuvo conocimiento del presunto siniestro de encallamiento de la mencionada motonave, el cual posteriormente derivó en arribada forzosa.
 2. El 24 de febrero de 2014, el Capitán de Puerto de San Andrés emitió auto de apertura de la investigación contra el Capitán, el Armador y la tripulación de la M/N "AMBASSADOR", decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
 3. El 27 de julio de 2015, el Capitán de Puerto de San Andrés profirió fallo de primera instancia a través del cual declaró ILEGÍTIMA la Arribada Forzosa de la M/N "AMBASSADOR" de bandera estadounidense, efectuada por el señor GUSTAVO GONZÁLEZ RENDÓN, en calidad de Capitán de la citada nave.
- Así mismo, declaró responsable al señor GUSTAVO GONZÁLEZ RENDÓN, por violación a las normas de marina mercante, en consecuencia, impuso a título de sanción multa de SEIS PUNTO SESENTA Y SEIS (6.66) salarios mínimos legales mensuales vigentes equivalente a la suma de CUATRO MILLONES CIENTO DOS MIL QUINIENTOS SESENTA PESOS M/CTE (\$4.102.560), pagaderos de forma solidaria con la empresa SHARK MARINE MEXICO, en calidad de Armadora de la M/N "AMBASSADOR".

De igual forma, se abstuvo de fijar el avalúo de los daños.

4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de San Andrés envió el expediente a éste 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, 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 1605, del 4 de noviembre de 2004.

ANÁLISIS TÉCNICO

De acuerdo con el Acta de Protesta rendida por el Capitán de la M/N "AMBASSADOR", señor GUSTAVO GONZÁLEZ RENDÓN, respecto de los hechos ocurridos, se extrae lo siguiente:

"(...) El día 19 de febrero de 2014: Zarpamos de Colón, Panamá a las 03:28 horas hacia México, con rumbo 345 grados.

El día 20/02/2014: Seguíamos con el mismo rumbo 345 grados, a las 12:00 horas se modificó el rumbo al norte, a las 18:45 horas el Sr. Ricardo Yepes, segundo abordó iba timoneando en el momento que golpeamos con una piedra grande a la altura de Quitasueño, fuimos ayudados por unos buzos de un pesquero que se encontraba cerca y cuando quedamos libre de la piedra se hizo revisión al casco dónde nos percatamos que dos propelas estaban totalmente dañadas y la otra estaba un poco golpeada pero con ella podíamos navegar sin novedad, una de las palas del timón también sufrió torcedura; estando en el sitio del accidente hicimos contacto con la Armada de Colombia, quienes hicieron una inspección y su recomendación, que era mejor regresar al Puerto de San Andrés a efectuar reparaciones, acatamos sus recomendaciones y zarpamos con rumbo a San Andrés, (...)" Cursiva fuera de texto

Se realizó una inspección a los equipos de navegación y comunicación de la M/N "AMBASSADOR", realizada por el perito marítimo ANDRÉS MAURICIO HERNÁNDEZ SALAS, en la cual se informó que cuatro (4) transistores y dos (2) rectificadores habían sido llevados al taller de reparación, porque se encontraban quemados debido a una sobrecarga excesiva en la fuente de poder y en el fusible de protección, ya que no correspondía al amperaje requerido, también se encontró desconfigurada la ecosonda debido a que no transmitía la información real del área marina.

Por su parte, el boletín emitido para el 20 de febrero de 2014 por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe (CIOH), pronosticó lo siguiente para el área de San Andrés:

"Área Costera: Cielo poco nuboso. La temperatura ambiente oscilará entre 26°C y 27°C. El viento será de dirección este con velocidad de 15 nudos (fuerza 4).

Área Marítima: El viento será de dirección este con velocidades de 15 a 20 nudos (fuerza 4-5). La altura del oleaje oscilará entre 1,0 y 0,7 metros (marejada)." Cursiva fuera de texto

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Conforme a lo señalado, en cuanto a los aspectos procesales y probatorios surtidos en el proceso, éste Despacho evidencia que se cumplieron en debida forma de acuerdo con los términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

De acuerdo con el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, en cuanto a los accidentes o siniestros marítimos:

"Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internaciones, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional. Para los efectos del presente Decreto son accidentes o siniestros marítimos, sin que se limite a ellos, los siguientes:

(...) b) El encallamiento (...)" (Cursiva y subrayado fuera de texto)

La doctrina marítima define el encallamiento como aquel accidente de "estar clavado en la arena o en la piedra, por falta de fondo, fuente temporal o mala maniobra", quedando la nave inmovilizada y sin posibilidad de salir del sitio donde encalló por sus propios medios.

Al analizar el documento de zarpe (folio 3), se observa que la M/N "AMBASSADOR" tenía autorización para salir a más tardar el 16 de febrero de 2014, desde Puerto Balboa - Panamá hacia Isla Mujeres en México, sin embargo de acuerdo con las declaraciones y según el acta de protesta, inició la navegación el 19 de febrero de 2014 con un zarpe vencido, desde Colón - Panamá hacia Puerto Progreso en Yucatán - México, encallando a la altura de Quitasueño, presentando daños en las propelas de la motonave y torcedura del timón, lo que hizo que fuera imposible continuar con la navegación y por recomendación de funcionarios de la Armada, decidieron recalar en el puerto de San Andrés.

En audiencia del 24 de febrero de 2014, el señor GUSTAVO GONZÁLEZ RENDÓN, Capitán de la M/N "AMBASSADOR", narró los hechos de la siguiente manera:

"(...) Salimos de Colón, Panamá el día 19 de febrero de 2014, a las 03:28 y pues navegamos para México pusimos el rumbo 245°, supongo yo que el clima nunca dejó de estar fuerte, en especial los vientos del este, el oleaje estuvo fuerte. Navegamos bien sin novedad, hasta que en la guardia del segundo a bordo que le tocó, se desvió y de repente nos chocamos con esas piedras y golpeamos el barco, pero la misma corriente nos sacó de las piedras y estando a flote nos pusimos a revisar las sentinas a ver si había entrada de agua o algo, y nos apoyaron unas personas de otro buque de buzos langosteros, nos dimos cuenta que el daño no fue mayor y echamos el ancla, pero se reventó el cabo y quedamos al garete. (...) Al otro día nos dimos cuenta que no era posible seguir para adelante, entonces tuvimos contacto con la Armada y ellos también efectuaron revisión al barco con sus luces y nos recomendaron devolvernlos, propusieron remolcarnos, (...)" Cursiva fuera de texto

Se le consultó si se trazó un plan de navegación en la carta sobre el área respectiva, a lo que dijo *"Sí se hizo el plan de navegación, pero de manera rústica porque no contamos con reglas paralelas, por eso se hace de manera rústica, lo que no es muy recomendable ni exacto."* Luego se le preguntó por qué no contaban con los equipos para una navegación segura, a lo que señaló *"Se solicitaron en dos o tres ocasiones a los encargados del barco y como no las entregaron, por eso optamos por hacerlo de manera rústica."* Cursiva fuera de texto

En cuanto a los equipos de navegación que tenía la motonave al momento de zarpar, dijo:

"(...) Tiene un GPS y otro GPS mío propio con mapa, pero sin muchas especificaciones, porque no trae una carta magnética de la zona del Caribe, aparte que no está en muy buenas condiciones, se batalla para mirarlo, está en malas condiciones, pero si existe el mapa, pero no determina bajos, profundidades, se cuenta con todo tipo de radios, multibandas, HF y bases, yo lo que siempre uso es el GPS y el compás, hay una carta también que no está muy especificada de profundidades, parece ser que existe otra que sí las tiene, pero esa no la tenemos a bordo. (...)" Cursiva fuera de texto

En la declaración del señor RICARDO YEPEZ USCANGA, Segundo abordo de la M/N "AMBASSADOR", quien se encontraba de guardia al momento del impacto de la motonave con las rocas, confirmó lo dicho por el Capitán con relación a los hechos, manifestó lo siguiente en cuanto a las razones que ocasionaron el siniestro y las acciones que tomó para evitar un daño mayor:

"El clima, porque había mal tiempo, de pronto nos desvió el rumbo, pero yo siempre lo mantuve, no se veía arrecife. En ningún momento disminuyó la profundidad. Yo pienso que fue una piedra porque nunca registró ese bajón de profundidad. (...) Le di toda la guía hacia babor, lo normal, y ahí quedamos al garete, sentimos el golpe y quedamos al garete, o sea nosotros estaríamos encallados cuando mucho 5 minutos, cuando sentí el golpe le di toda la banda hacia babor, neutralicé las máquinas. (...)" Cursiva fuera de texto

En la declaración del señor LUIS ENRIQUE GONZÁLEZ MORA, Armador de la M/N "AMBASSADOR", dijo lo siguiente al ser consultado por los motivos que llevaron a la embarcación a navegar sin el equipo de navegación, cuando éstos habían sido solicitados por el Capitán:

"No se solicitó a los propietarios, sino a la Agencia en Panamá, nosotros hablamos con la empresa Rozo, que fue la que nos atendió en Panamá, se les dijo si tenían las cartas y dijeron que sí, que no había problema, ya posteriormente fue que nos dimos cuenta que no era la carta correcta y que no estaban todos los equipos. Señala que no tienen las reglas ni el compás, pero sí el transportador. (...)" Cursiva fuera de texto

De acuerdo con las características de la embarcación, se tiene que la M/N "AMBASSADOR" es un buque utilizado para el transporte de personal, el cual contaba con tres (3) motores Detroit Diesel 12 V-71 y debido al golpe que sufrió en el bajo donde terminó encallando, presentó daños en el eje de babor, el timón de babor y las tres (3) hélices de centro, babor y estribor, de acuerdo al informe de inspección a maquinas realizado por el señor JONNY ENRIQUE FLÓREZ SÁNCHEZ, perito en maquinaria naval con licencia de DIMAR.

Teniendo en cuenta lo señalado en las declaraciones, verificadas las pruebas documentales y periciales obrantes en el expediente, se tiene que el Capitán de la M/N "AMBASSADOR", señor GUSTAVO GONZÁLEZ RENDÓN, salió el 19 de febrero de 2014 desde Colón - Panamá con destino a Puerto Progreso en Yucatán - México, con un zarpe vencido, y el 20 de febrero, durante la guardia del Segundo a bordo, la nave encalló en el sector de Quitasueño, sufriendo daños en dos de sus tres propelas, en el eje y el timón de babor y la desconfiguración de la videosonda, lo que los obligó a recalar en el puerto de San Andrés para realizar las reparaciones correspondientes y así continuar con el viaje hasta su destino.

Al encontrarnos en el escenario de las actividades peligrosas y de la responsabilidad objetiva en siniestros marítimos, se presume la culpa del agente, en éste caso la del Capitán de la nave como jefe superior y encargado del gobierno de la misma, según lo establece el artículo 1495 del Código de Comercio, salvo cuando se demuestra la existencia de un eximente de responsabilidad como lo es la fuerza mayor o el caso fortuito, la culpa exclusiva de la víctima o el hecho de un tercero.

Como quedó demostrado en el caso que nos ocupa, no se encuentra probado la intervención de un elemento extraño que logre romper el nexo causal, y que demuestre que el señor GUSTAVO GONZÁLEZ RENDÓN, Capitán de la M/N "AMBASSADOR", haya actuado al amparo de una de las causales de ausencia de responsabilidad, con el fin de exonerarse de ella, al iniciar la travesía marítima sin plan de navegación ni los equipos necesarios para determinar las profundidades y los bajos del área por la que iba a transitar, poniendo en peligro no sólo la vida de las personas que iban a bordo sino también la seguridad de la nave.

Entiende el Despacho, que como consecuencia de los daños presentados en la motonave "AMBASSADOR", producto del encallamiento presentado en el sector de Quitasueño, el Capitán no tuvo otra alternativa, que recalar al Puerto de San Andrés, por lo que deben tenerse en consideración los siguientes aspectos sustanciales:

En lo que respecta al accidente o siniestro marítimo de arribada forzosa, estima pertinente el Despacho citar el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, que establece:

"Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internaciones, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional. Para los efectos del presente Decreto son accidentes o siniestros marítimos, sin que se limite a ellos, los siguientes:

(...) e) La arribada forzosa (...)" Cursiva y subrayado fuera de texto

El artículo 1540 del Código de Comercio colombiano define la arribada forzosa como:

"La entrada necesaria a puerto distinto del autorizado en el permiso de zarpe". Cursiva fuera de texto

Del mismo modo, la norma ibídem, distingue entre la arribada legítima y la ilegítima:

"La arribada forzosa es legítima o ilegítima: La legítima es la que procede de caso fortuito inevitable, e ilegítima la que trae su origen de dolo o culpa del capitán. La arribada forzosa se presumirá ilegítima." Cursiva fuera de texto

Así las cosas, sobre la legitimidad o ilegitimidad de la arribada forzosa de la M/N "AMBASSADOR", conforme las pruebas analizadas anteriormente y del informe de inspección, se evidencia que la nave sufrió daños en dos de sus hélices, en el eje de la embarcación y en el timón de babor, producto encallamiento en un área que se caracteriza por la formación de piedras coralinas, por lo que se encuentra demostrado en la investigación, que el señor GUSTAVO GONZÁLEZ RENDÓN, Capitán de la embarcación, se vio obligado a recalcar en San Andrés.

De conformidad con el artículo 83 constitucional, que trata sobre la buena fe, se consideraría legítimo el arribo al Puerto de San Andrés, pues se requería solucionar las averías de la nave en aras de salvaguardar la seguridad de la vida humana en el mar. No obstante, dicha recalada se produjo ante la necesidad realizar las reparaciones por el encallamiento de la nave y por recomendación de la autoridad marítima, ya que era imposible continuar con la navegación, razón por la que se adicionará un artículo en el que se declarará legítima la arribada forzosa de la M/N "AMBASSADOR", ocurrida entre el 20 y el 23 de febrero de 2014.

Se concluye entonces por parte del Despacho, que las circunstancias de modo, tiempo y lugar que rodearon el siniestro marítimo de encallamiento de la M/N "AMBASSADOR", no tuvieron en un hecho imprevisible sino que se produjo por la negligencia del Capitán y del Armador, quienes decidieron navegar sin los equipos necesarios, lo que les impidió advertir el bajo a la altura de Quitasueño, encallando de manera temporal y sufriendo daños que hicieron que fuera imposible continuar hasta su destino, motivo por el cual se vieron obligados a arribar a un puerto distinto, por lo que se procederá a modificar la decisión de primera instancia, en el sentido de declarar responsable del siniestro marítimo de encallamiento al señor GUSTAVO GONZÁLEZ RENDÓN, Capitán de la citada nave.

Ahora bien, con fundamento en el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, se hace necesario hacer el análisis para establecer si existió violación a las normas de Marina Mercante, por lo que el Despacho considera que al haber sido el Capitán M/N "AMBASSADOR", señor GUSTAVO GONZÁLEZ RENDÓN, declarado responsable en ésta instancia, éste vulneró las siguientes disposiciones:

Si bien el Capitán de Puerto de San Andrés consideró en la parte considerativa de la decisión de primera instancia, que el Capitán de la M/N "AMBASSADOR" vulneró las normas de Marina Mercante contempladas en la Resolución No. 347 de 2007, ésta disposición rige para naves menores de veinticinco (25) toneladas de registro neto, por lo que no aplica para la embarcación objeto de estudio, por lo que el Despacho procederá a modificar en tal sentido la decisión consultada, en cumplimiento de los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, y a enumerar las normas vulneradas.

La Resolución 520 de 1999, para la vigilancia y control de naves y artefactos navales, contempla en su artículo 1° relativo a las definiciones, sobre los documentos que deben portar las naves extranjeras durante la navegación:

- a. Licencias de navegación de la totalidad de la tripulación.*
- b. Patente de navegación o permiso especial de navegación (según la clase de nave).*
- c. Patente del Instituto Nacional de Pesca y Acuicultura - INPA, tratándose de naves pesqueras.*
- d. Resolución de autorización o registro de ruta (según el tráfico que realice la nave).*

14

- e. Documento de zarpe y demás documentos exigidos por las normas de la marina mercante vigentes, de acuerdo con la clase de nave.*
- f. Certificado de matrícula.*
- g. Certificado de registro de motor.*
- h. Certificados estatutarios de seguridad, navegabilidad, dotación mínima y prevención de la contaminación.*
- i. Autorización especial para tránsito expedida por la Capitanía de Puerto de conformidad con lo previsto en los literales f y g del artículo 2o. de la presente Resolución." Cursiva y subrayado fuera de texto*

El Código de Comercio en su artículo 1479, sobre las funciones del Capitán:

"1) Cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va a emprender; (...)" Cursiva fuera de texto

Sobre la responsabilidad del Capitán ante el Armador, la norma ibídem señala en su artículo 1503:

"El capitán responderá ante el armador por el incumplimiento de sus funciones y la violación de las prohibiciones, especialmente en caso de daños sobrevenidos a los pasajeros, tripulación, nave y carga, a menos que demuestre causa justificada. La responsabilidad del capitán principia desde que se hace reconocer como comandante de la nave y termina con la entrega de ella." Cursiva y subrayado fuera de texto

El artículo 1479 de la norma ibídem, señala la responsabilidad del Armador por culpa del Capitán:

"Aún en los casos en que haya sido extraño a su designación, el Armador responderá por las culpas del Capitán." Cursiva fuera de texto

De acuerdo a lo anterior, se concluye que el señor GUSTAVO GONZÁLEZ RENDÓN, Capitán de la M/N "AMBASSADOR", navegaba con un zarpe vencido que indicaba que quien debía fungir como Capitán era el señor RICARDO YEPEZ USCANGA, saliendo desde Puerto Balboa en Panamá con destino a Isla Mujeres en México, cuando en realidad zarpó desde Colón - Panamá hacia Puerto Progreso en Yucatán - México, además sin el equipo de navegación necesario; es por esto que al ser el responsable y encargado del gobierno de la nave, vulneró la normatividad marítima en lo relativo a las normas de Marina Mercante, plasmadas en el Código de Comercio, el Decreto 1507 de 1988 y la Resolución 520 de 1999.

Por lo anterior se procederá a decretar la responsabilidad administrativa por violación a normas de Marina Mercante, por parte del Capitán, disminuyendo la sanción a CINCO (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de TRES MILLONES OCHENTA MIL PESOS M/CTE (\$3.080.000), pagaderos en forma solidaria con la empresa SHARK MARINE MEXICO, en calidad de Armadora de la M/N "AMBASSADOR".

En cuanto al avalúo de los daños, se puede evidenciar que no obra dentro del expediente prueba que determine el valor de los daños ocasionados por el siniestro de arribada forzosa.

Teniendo en cuenta lo anterior y entendiendo que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, citar a las partes y en si recolectar material probatorio para determinar el tema del avalúo de los daños, se debe emitir una decisión de plano, motivo por el cual éste Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR el artículo primero de la decisión de primera instancia del 27 de julio de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés, de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva del presente fallo quedará así:

"**DECLARAR** civilmente responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento, al señor GUSTAVO GONZÁLEZ RENDÓN, identificado con pasaporte mexicano No. G13460755, en calidad de Capitán de la M/N "AMBASSADOR", de bandera estadounidense, con matrícula No. 512106, por los hechos ocurridos el 20 de febrero de 2014."

ARTÍCULO 2º.- ADICIONAR un artículo a la decisión del 27 de julio de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés, conforme la parte motiva de la presente providencia, el cual quedará así:

"**DECLARAR LEGÍTIMA** la arribada forzosa al puerto de San Andrés de la M/N "AMBASSADOR" de bandera estadounidense, ocurrida el 23 de febrero de 2014, y en consecuencia exonerar de responsabilidad por el citado siniestro marítimo al señor GUSTAVO GONZÁLEZ RENDÓN, identificado con pasaporte mexicano No. G13460755, en su condición de Capitán de la citada nave, con fundamento en la parte motiva de esta providencia."

ARTÍCULO 3º.- MODIFICAR el artículo segundo y tercero de la decisión de primera instancia del 27 de julio de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés, de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva del presente fallo quedará así:

"**DECLARAR** administrativamente responsable al señor GUSTAVO GONZÁLEZ RENDÓN, en calidad de Capitán de la M/N "AMBASSADOR", por incurrir en violación a las normas de Marina Mercante de acuerdo con la parte motiva de ésta decisión.

IMPONER como sanción al señor GUSTAVO GONZÁLEZ RENDÓN, en calidad de Capitán de la M/N "AMBASSADOR", multa de CINCO (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de TRES MILLONES OCHENTA MIL PESOS M/CTE (\$3.080.000), pagaderos en forma solidaria con la empresa SHARK MARINE MEXICO, en calidad de Armadora de la citada embarcación, de acuerdo con la parte motiva de ésta decisión."

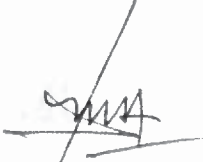
ARTÍCULO 4º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de San Andrés, el contenido del presente fallo al señor GUSTAVO GONZÁLEZ RENDÓN identificado con pasaporte mexicano No. G13460755, en calidad de Capitán de la M/N "AMBASSADOR", a la empresa SHARK MARINE MEXICO, en calidad de Armadora de la citada embarcación y a las demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 5°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de San Andrés, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 6°.- REMITIR al Capitán de Puerto de San Andrés 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,

2017



Vicealmirante **PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ**
Director General Marítimo