

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 22 MAR 2018

Referencia: 24012014005
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 25 de febrero de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "ISLA TABOGA I" de bandera de Panamá, identificada con la matrícula No. 34927-09-B, por los hechos ocurridos el 17 de julio de 2014, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante correo electrónico presentado por la Agencia Marítima PARAJIMARU LTDA., se tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "ISLA TABOGA I".
2. En consecuencia el día 13 de agosto de 2014, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar decretó la apertura de investigación por el presunto siniestro marítimo de arribada forzosa, 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 Puerto Bolívar el día 25 de febrero de 2016, profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró legítima la arribada forzosa de la motonave "ISLA TABOGA I", en consecuencia declaró no responsable por estos hechos al Capitán de la citada nave, señor AMAURY DE JESÚS BELLO GÓMEZ.

Así mismo, declaró responsable por violación a las normas de Marina Mercante al Capitán y Armador de la motonave "ISLA TABOGA I", e impuso a título de sanción multa de diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de seis millones ciento sesenta mil pesos m/cte. (\$6.160.000).

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

En informe rendido por el Perito IGOR ARELLANO LACHARME (folios 42 al 54), se concluyó lo siguiente:

"(...) Plan de mantenimiento: No se cuenta a bordo con un plan de mantenimiento bien implementado, se solicitó un documento donde se registren los mantenimientos realizados a los equipos, horas de trabajo del mismo y cuando se debe realizar el próximo mantenimiento, manifestando que no tienen esos registros.

Se solicitó el libro de historial de los equipos con el fin de verificar que mantenimiento se le ha realizado a las máquinas, pero no se cuenta con este libro, pero el señor Amaury Bello Gómez, manifestó que tiene las facturas de compra de los elementos y repuestos utilizados en el mantenimiento para corregir la novedad presentada en el sistema de inyección.

Inspección: (...) En entrevista con el señor AMAURY BELLO GÓMEZ, Capitán de la motonave manifiesta que zarpó de Puerto Nuevo con rumbo a la isla de Aruba, el día 10 de julio de 2014, siendo aproximadamente las 17:00 horas, el día 11 de julio de 2014 siendo las 09:30 horas quedan a la deriva por fallas en la máquina principal, verificada la maquina se observa que el eje de leva se corrió modificando los tiempos de inyección de la bomba, por lo que este queda fuera de servicio. Se procede a regresar a Puerto Nuevo para reparar la bomba.

Cuando desarmaron la máquina en puerto nuevo se observó que los pistones se encontraron rallados por lo que se procedió a realizar cambio de sistema de potencia del motor.

Pormenores del suceso y los eventos precedentes: 10 de julio la motonave zarpó de Puerto Nuevo - Guajira, con rumbo a Barcadera - Aruba, el viernes 11 de septiembre siendo las 10:26 horas se presentó falla en la máquina principal quedando la motonave a la deriva, se procede a informar al capitán y verificar la bomba de inyección.

Durante la inspección de la bomba de inyección se observó que los casquetes y partes móviles de la misma, este daño se presentó por el correjimiento de ele de levas que es quien les da los tiempos de inyección y la lubricación a la bomba.

Este daño dejó al buque tanque sin maniobrabilidad y propulsión, para poder llegar a un punto seguro donde hacer las reparaciones requeridas, se decide con la aprobación del armador que va a bordo arrancar el motor y regresar a puerto nuevo, esto último teniendo en cuenta que la corriente a favor y la consecución de repuestos en el continente.

Pormenores sobre el funcionamiento del equipo pertinente con referencia especial a las fallas: El motor propulsor se encontraba trabajando sin novedad, al igual que el generador y la maquinaria auxiliar, el último fallo fue causado por la bomba de inyección, lo que ocasionó problemas de funcionamiento en el motor principal ya que modificó también los tiempos de máquina.

Conclusiones: El daño de la bomba de inyección pudo presentarse por falta de control en el mantenimiento de la misma, no se cuenta con un plan donde se establezca cada cuanto se debe realizar mantenimiento e inspección a la bomba y mandar para mantenimiento técnico" (cursiva fuera de texto).

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 Puerto Bolívar 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 Puerto Bolívar, 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 arribada forzosa de la motonave ISLA TABOGA I" al puerto de Puerto Bolívar, ocurrida el día 17 de julio de 2014, cuando zarpó desde Puerto Nuevo con destino a Aruba. Art. 26 Decreto Ley 2324 de 1984).

2. De la revisión de la decisión de primera instancia se extrae lo siguiente:

El fallador de primera instancia declaró legítima la arribada forzosa de la motonave "ISLA TABOGA I" al puerto de Puerto Bolívar, debido a que se demostró que esta se presentó por un evento de fuerza mayor.

Conforme lo anterior, es pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

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

"Llámesese arriba forzosa la entrada necesaria a puerto distinto del autorizado en el permiso de zarpe" (cursiva fuera del texto).

A su turno, el artículo 1541 de la norma ibídem, prevé:

"La arribada forzosa es legítima o ilegítima: La legítima es la que procede en caso fortuito inevitable, e ilegítima la que trae su origen de dolo o culpa del capitán. La arribada forzosa se presumirá ilegítima. En todo caso, la Capitanía de Puerto investigará y calificará los hechos" (cursiva, negrilla y subraya fuera del texto).

De lo anterior y sobre el caso en concreto, se evidencia la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "ISLA TABOGA I", pues entró al puerto de Puerto Bolívar sin estar autorizada para ello.

Ahora bien, respecto a la legitimidad de la arribada forzosa de la motonave "ISLA TABOGA I" al puerto de Puerto Bolívar, es pertinente analizar las siguientes pruebas:

En audiencia del 4 de septiembre de 2014, el señor JOSE LUIS GONZÁLEZ GUEDES en su calidad de Representante Legal de la Agencia Marítima PARAJIMARU LTDA, en cuanto a los hechos ocurridos con la M/N "ISLA TABOGA I", manifestó: *"Bueno, el día 18 nos informó el de guardia de la Capitanía de Puerto, Suboficial Beltrán, sobre la motonave ISLA TABOGAI había arribado nuevamente a puerto, pero en ningún momento el Capitán de la motonave, ni el Armador nos informó que esta motonave había arribado nuevamente a puerto, desde ese momento, ni el Capitán ni el Armador han tenido comunicación con ninguno de los dos, en varias ocasiones asistí a bordo de la motonave y no encontré a nadie, hasta el momento desconocemos el paradero del Armador y de la Tripulación"* (cursivas del Despacho).

Cuando se le preguntó por qué no habían asistido a la audiencia los señores HENRY NARANJO LÓPEZ, en calidad de Armador, AMAURY JESÚS BELLO, Capitán de la M/N "ISLA TABOGA I", y JAIRO GARCÍA, maquinista, respondió: *"bueno, como le informé no hemos tenido comunicaciones con ninguno de la tripulación, y menos con el Armador"* (cursivas del Despacho).

Al indagar cuando se enteró la Agencia Marítima PARAJIMARU LTDA de la novedad ocurrida con la M/N "ISLA TABOGA I", contestó: *"el día 18 de julio, o sea al día siguiente de que llegaron"* (cursivas del Despacho).

Cuando se le preguntó por qué Guardacostas de Puerto Bolívar sí había logrado comunicarse por vía telefónica con el Armador, que fue facilitado por el señor PEDRO CARREÑO, quien prestaba seguridad a bordo de la motonave, manifestó: *"en la Agencia tenemos 3 número del señor HENRY NARANJO y los tres salen apagados, y yo personalmente he asistido a bordo de la motonave y ninguno me ha dado razón, desconozco los números nuevos de él"* (cursivas del Despacho).

Cuando se le preguntó cuántas veces y en qué fechas visitó la M/N "ISLA TABOGA I", declaró: *"tres veces, las fechas no estoy seguro a los pocos días de su arribada, 22 de julio de 2014"* (cursivas del Despacho).

Teniendo en cuenta la respuesta anterior, se preguntó porque se avisó de manera oficial mediante correo electrónico hasta el 8 de agosto, contestó: *"porque durante este lapso hemos tratado de localizar al señor HENRY NARANJO y su tripulación"* (cursivas del Despacho).

En audiencia del 16 de septiembre de 2014, el S3 HEYBEL SANCHEZ SANÍN, en su condición de Comandante de la URR BA-30-1 de la Estación de Guardacostas de Puerto Bolívar, manifestó: *"simplemente me ratifico en lo que está escrito en el informe"* (cursivas del Despacho).

Cuando se le preguntó dónde había tomado las fotografías que anexó en el informe de 27 de agosto de 2014, contestó: *"el mismo día que hice la inspección, 27 de agosto de 2014"* (cursivas del Despacho).

Cuando se le preguntó si tenía acceso al número telefónico en donde se pudo comunicar con el Capitán de la motonave, respondió: *"no, porque el que llamó fue el señor que se encontraba a bordo cuidando la embarcación"* (cursivas del Despacho).

Al indagar sobre lo manifestado por el Capitán de la M/N "ISLA TABOGA I" vía telefónica, contestó: *"que se encontraba enfermo y no tenía dinero para reparar el buque"* (cursivas del Despacho).

En audiencia del 18 de noviembre de 2014, el señor HENRY NARANJO, en calidad de Armador y dueño de la M/N "ISLA TABOGA", manifestó: *"El día que nos quedamos varados quedamos a la deriva a 34 millas de la Isla de Aruba, se nos apagó la máquina a ñas 9:40, se volvió a prender, solucionar y volvimos a quedar a la deriva, informaron los mecánicos que el señor JAIRO GARCÍA, maquinista, decía que teníamos que devolvernos porque la máquina no podíamos seguir la marcha hacia el destino que era Aruba, porque la bomba de inyección tenía dificultades, entonces era mejor devolvernos, era la solución, llegamos el día sábado, el Capitán informa a la boya de mar a las 05:38 que vamos con dificultades en la máquina, llegamos al área de fondeo a las 06:44, el Capitán le informa al señor de Guardacostas, le informa que vamos con el siniestro en la máquina y procedimos al cementerio, yo cometí el error de no informarle a la agencia, le di la orden al señor JAIRO GARCÍA y al señor ALVARO ACOSTA, que es el segundo de máquina, que procedan a desbaratar para hacer la diligencia de comprar el repuesto para desovarar, de ahí para adelante salió muy costoso comprar toda la bomba de inyección con el regulador, bomba de transferencia, pagar la mano de obra al señor JAIME MORENO que es el calibrador y me quedé sin dinero (...)"* (cursivas del Despacho).

Cuando se le preguntó qué tipo de mantenimientos preventivos y correctivos se le realizaron a los propulsores de la motonave, contestó: *"se le hizo el mantenimiento a la máquina en marzo un overjol, se pintó, se le hizo mantenimiento general a toda la motonave"* (cursivas del Despacho).

Igualmente, se indagó sobre la última vez que se le realizaron dichos mantenimientos a los propulsores de la motonave, a lo que respondió: *"en marzo, pero el miércoles de la semana pasada, el día 13 de noviembre de 2014 se le puso la bomba de inyección, regulador y bomba de transferencia, que era lo que le había fallado a la máquina"* (cursivas del Despacho).

Así mismo, el señor JAIRO GARCÍA GARCÍA, en calidad de maquinista de la M/N "ISLA TABOGA I", quien manifestó: *"nosotros llegamos de viaje el día 12 de julio de 2014 y procedimos a bajar la bomba de inyección de la motonave y la llevamos a reparar en Barranquilla, la bomba no tuvo arreglo y tocó comprar una nueva y el señor HENRY NARANJO estaba sin dinero en esos momentos y esa ha sido la demora de la reparación, la bomba se encuentra instalada y probada, calibramos la bomba en espera de las órdenes del señor HENRY, no tengo nada más que decir"* (cursivas del Despacho).

Se le preguntó cuándo fue el último mantenimiento al propulsor de la motonave, a lo que respondió: *"esa máquina está recién reparada, ahora en el mes de febrero - marzo, se reparó la máquina"* (cursivas del Despacho).

Se le preguntó qué tipo de verificación pre zarpe se le realiza sistema de propulsión de la motonave, a lo que contestó: *"verificamos aceite, que el agua esté completa, el cloche, se revisan filtros, aceite, filtros de combustible, prendo media hora antes de zarpar"* (cursivas del Despacho).

En audiencia del 4 de febrero de 2015, el señor AMAURY DE JESÚS BELLO GÓMEZ, en su calidad de Capitán de la M/N "ISLA TABOGA I", manifestó: *"(...) saliendo del Puerto de Puerto Bolívar con destino al Puerto de Aruba, teniendo 15 horas de camino en la Longitud 12°34.4102N y de Latitud 70°34.8897W, se nos presentó un daño en la bomba de inyección que nos tuvimos que regresar porque el motorista me dijo que así no podía seguir, que era mejor, antes que pasara algo peor, lo escuché y tomé la decisión de regresarme hacia puerto nuevo de antemano doy nuevamente excusas ante ustedes como Autoridad Marítima"* (cursivas del Despacho).

Se le preguntó qué tipo de mantenimientos preventivos y correctivos se la hacen a la motonave, a lo que respondió: *"bueno ahí, eso se lo hacen mensual, lo que es cambio de aceite, revisión de inyección que es lo que más se le hace a la motonave"* (cursivas del Despacho).

De las anteriores declaraciones se concluye que la nave "ISLA TABOGA I", se quedó varada y a la deriva a 34 millas de la Isla de Aruba, pues se les apagó la máquina, la cual se intentó prender pero se volvió a apagar, por su parte el maquinista sugirió que era mejor devolverse al puerto de zarpe, para reparar la novedad, pues la bomba de inyección tenía dificultades, así mismo, que se le había realizado mantenimiento a la máquina y general en marzo de ese año, después de regresar se intentó reparar la bomba, pero les tocó comprar una nueva, en igual sentido, se dijo que antes de salir se realizó revisión pre zarpe a la nave.

Por su parte, el Perito en su informe indicó que la causa generadora del siniestro fue porque quedaron a la deriva por fallas en el motor de la máquina principal, en la que se observó que el eje de leva se corrió modificando los tiempos de inyección de la bomba, por lo que quedó fuera de servicio y se regresaron a Puerto Nuevo para reparar la bomba, al reparar la nave se encontró que los pistones estaban dañados.

De lo anterior se puede colegir que, las circunstancias que rodearon la mencionada arribada forzosa se encuadran en situaciones inesperadas (*caso fortuito o fuera mayor*), por cuanto fueron imprevisibles e irresistibles para el Capitán de la citada nave, toda vez que el daño en el eje de leva de la máquina principal lo obligó a retornar al puerto del que acababa de zarpar.

Sobre el anterior aspecto, la jurisprudencia¹ ha indicado que son requisitos ineludibles para configurar un caso fortuito o fuerza mayor, los siguientes:

"(...) Los dos presupuestos -ex lege- que estereotipan, como unidad conceptual y como sinonimia legal, al caso fortuito o fuerza mayor, son la imprevisibilidad y la irresistibilidad del acontecimiento...."

Respecto de la primera de esas exigencias, consideró que "[l] (sic) a imprevisibilidad, rectamente entendida, no puede ser desentrañada -en lo que atañe a su concepto, perfiles y alcance- con arreglo a su significado meramente semiántico, según el cual, imprevisible es aquello 'Que no se puede prever', y prever, a su turno, es 'Ver con anticipación' (Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española), por manera que aplicando este criterio sería menester afirmar que es imprevisible, ciertamente, el acontecimiento que no sea viable contemplar de antemano, o sea previamente a su gestación material (contemplación ex ante)...Si se aplicase literalmente la dicción en referencia, se podría llegar a extremos irritantes, a fuer (sic) que injurídicos, habida cuenta de que una interpretación tan restrictiva haría nugatoria la posibilidad real de que un deudor, según el caso, se liberara de responsabilidad en virtud del surgimiento de una causa a él extraña, particularmente de un caso fortuito o fuerza mayor (...)" (cursiva por fuera de texto).

Conforme al criterio de irresistibilidad, la mencionada sentencia expresó lo siguiente:

"(...) Aquel estado predicable del sujeto respectivo que entraña la imposibilidad objetiva de evitar ciertos efectos o consecuencias derivados de la materialización de hechos exógenos -y por ello a él ajenos, así como extraños en el plano jurídico- que le impiden efectuar determinada actuación, lato sensu. En tal virtud, este presupuesto legal se encontrará configurado cuando, de cara al suceso pertinente no pueda o pudo evitar, ni eludir sus efectos² (...)" (cursiva por fuera de texto).

Por lo anterior, al realizar el cotejo entre la mencionada tesis jurisprudencial con el acervo probatorio recolectado, se puede entrever que las circunstancias que rodearon el siniestro se encuadran en una situación de fuerza mayor.

3. Sobre el avalúo de los daños causados como consecuencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "ISLA TABOGA I", se puede evidenciar que no obra dentro del expediente de la referencia prueba en la cual se relacione el valor de éstos.

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

4. Finalmente, conforme lo establece el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, dentro de las investigaciones por siniestro marítimo se debe imponer las sanciones o multas que fueren del caso si se comprobaren violaciones a las normas o reglamentos que regulen la actividad marítima, las pruebas obrantes en el expediente denotan el cumplimiento de las normas de Marina Mercante,

¹ Corte Suprema de Justicia en sentencia del 27 de febrero de 2009, magistrado ponente Arturo Solarte Rodríguez

² Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Magistrado Ponente Arturo Solarte Rodríguez, 27 de febrero de 2009.

en virtud de ello, se tiene que el fallador de primera instancia declaró que se vulneraron normas relativas a la navegación y a la seguridad de la vida humana en el mar, en especial las contempladas los numerales 1 y 10 del artículo 1501 del Código de Comercio:

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

10) Sentar por los hechos que adelante se enuncian, cuando ocurran durante la navegación, el acta de protesta en el libro de navegación o bitácora y presentar copia de ella a la autoridad competente del primer puerto de arribo, dentro de las doce horas siguientes a la llegada de la nave:)(...) h) Arribada forzosa" (cursiva fuera de texto).

De la revisión de las pruebas obrantes en el expediente, este Despacho evidencia que en efecto se vulneraron las aludidas normas de Marina Mercante por parte del Capitán de la nave "ISLA TABOGA I", pues no presentó el acta de protesta a que hace relación el numeral 10 del artículo 1501 del Código de Comercio, así como tampoco este documento fue presentado por el Armador, ni por el Agente Marítimo de la nave.

En igual sentido, el Capitán de la nave no se cercioró sobre las perfectas condiciones de navegabilidad, pues en aras de salvaguardar la seguridad de la vida humana en el mar se devolvió al puerto del que había zarpado, razón por la que se respaldará en tal sentido la decisión de primera instancia, no obstante, conforme lo establece el numeral 8 del artículo 1492 del Código de Comercio, le corresponde al Agente Marítimo responder solidariamente con el Armador y el Capitán por toda clase de obligaciones relativa a la nave agenciada, razón por la que se procederá a modificar en tal sentido el artículo cuarto de la decisión consultada, en el sentido de incluir la solidaridad que recae sobre la Agencia Marítima PARAJIMARU LTDA.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR el artículo cuarto de la decisión del 25 de febrero de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, el cual quedará así:

"IMPONER a título de sanción al señor AMAURY DE JESÚS BELLO GÓMEZ, identificado con la cédula de ciudadanía No. 73.089.521 de Cartagena - Bolívar y al señor HENRY NARANJO LÓPEZ, identificado con la cédula de ciudadanía No. 6.805.194 de Florencia - Caquetá, en calidad de Capitán y Armador, respectivamente de la motonave "ISLA TABOGA I" multa de diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de seis millones ciento sesenta mil pesos m/cte. (\$6.160.000), pagaderos en forma solidaria con la Agencia Marítima PARAJIMARU, identificada con el Nit No. 839.000.441-9, en calidad de Agente Marítimo de la citada nave, los cuales deben ser pagados a partir del día siguiente a la ejecutoria de la presente decisión mediante consignación efectuada en el Banco Popular, cuenta corriente No. 05000024-9, código rentístico No. 1212-75, a favor de la Dirección del Tesoro Nacional o en la cuenta No. 007000200108 del Banco Agrario, Fondos Comunes a favor de la Dirección del Tesoro Nacional, so pena de proceder a su cobro persuasivo, y coactivo."

ARTÍCULO 2°.- CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión del 25 de febrero de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, con fundamento en la parte considerativa de este proveído.

ARTÍCULO 3. NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar el contenido de la presente decisión al señor AMAURY DE JESÚS BELLO GÓMEZ, en calidad de Capitán de la motonave "ISLA TABOGA I" 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 Puerto Bolívar, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 5°.- REMITIR al Capitán de Puerto de Puerto Bolívar 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. 22 MAR 2018


Contralmirante MARIO GERMÁN RODRÍGUEZ VIERA
Director General Marítimo (E)