

82  
1

# DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 21 DIC 2017.

Referencia: 12012013008  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

## OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 22 de julio de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de Tumaco, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "SEÑOR DE LOS MILAGROS" de bandera Colombiana, ocurrido el 3 de mayo de 2013, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. El Capitán de Puerto de Tumaco tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "SEÑOR DE LOS MILAGROS" al puerto de Tumaco, razón por la cual el día 4 de mayo de 2013 decretó la apertura de la investigación, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos y fijó fecha para la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
2. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Tumaco el día 22 de julio de 2015 profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró ilegítima la arribada forzosa de la motonave "SEÑOR DE LOS MILAGROS", declarando responsabilidad al señor SEGUNDO ROGELIO SANDOVAL TENORIO en condición de Capitán de la citada nave.

Así mismo, lo declaró responsable por violación de Normas de Marina Mercante, e impuso a título de sanción multa de diez (10) salarios mínimos mensuales legales vigentes, equivalentes a la suma de cinco millones ochocientos noventa y cinco mil pesos m/cte. (\$ 5.895.000.00).

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

1201



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

El Perito marítimo JHON CARLOS CEBALLOS CABALLERO, en informe de inspección rendido el día 6 de mayo de 2013, (folios 17 al 21) señaló lo siguiente:

(...)

*Observaciones:*

-FUENTES DE ENERGIA ELECTICA PRINCIPAL Y RED DE ALUMBRADO SOLAS 12 CAP II REG 40, REG 41: *La motonave se encontraba en faena de pesca, cuando se presentó una falla en el generador, al verificar se encuentra daño en la balinera del rotor; por lo que se requiere cambio de balinera.*

-FUENTES DE ENERGIA DE EMERGENCIA SOLAS 12 CAP II-2 REG 8: *A pesar de la embarcación contar con un sistema de bacterias para caso de emergencias, estas no están conectadas, por lo cual no fue posible hacer un apagado completo.*

-DETECCION Y ALARMAS SOLAS 12 CAP II-2 REG 8: *No se cuenta con alarmas detectoras de humo ubicadas en las principales áreas de probabilidad de riesgo por incendio; no existe panel visual en el puente ni en ningun otro lado que permita detectar donde se genera la alarma.*

-EXTINTORES PORTATILES SOLAS 12 CAP II-2 REG 10.3: *Se verifican y solo no se encuentra debidamente marcado el de CO2.*

-CHALECOS SALVAVIDAS SOLAS 12 CAP II-2 REG 7.1, 32.1: *Abordo se contaron 07 chalecos salvavidas en buen estado, de los cuales 01 no está marcado y 03 están marcados con el nombre de otra motonave.*

-CUADRO DE OBLIGACIONES E INSTRUCCIONES PARA CASO DE EMERGENCIA SOLAS 12 CAP III REG 8,37: *No se cuenta con un cuadro de zafarrancho ubicado en el puente de gobierno, ni en ningún otro lugar, se efectuaron preguntas a diferentes miembros de la tripulación sobre los puestos a ocupar y sus responsabilidades en los diferentes zafarranchos encontrándose desconocimiento por parte de estos.*

-SISTEMA DE ACHIQUE DE SENTINAS SOLAS 12 CAP II-2 REG 21: *Se encuentran operativas y se opera en forma manual.*

-MAMPAROS COLISION ESTANCOS SOLAS 12 CAP II-1 REG 10: *Los compartimentos del cuarto de máquinas no son estancos.*

-MANUAL DE FORMACION Y AYUDAS DE FORMACION SOLAS 12 CAP III REG 35: *No se encontró abordo este elemento.*

-PITO, LUCES DE NAVEGACION Y DEMAS SEÑALES VISUALES COLREG: *La luz del tope se encuentra fuera de servicio.*



(...)

Con toda atención le informo al Señor Capitán de Corbeta de Puerto de Tumaco, los resultados de la visita realizada el día 6-MAY-13, a la M/N SEÑOR DE LOS MILAGROS, quien sufrió daños en el generador principal por presentar desgaste de la balinera, lo que obligó a la motonave hacer arribada forzosa y se le pasa visita inicial el día 04 de abril de 2013.

Por lo anterior, por lo anterior le comunico al señor Capitán de Corbeta Capitán de Puerto de Tumaco, que la M/N SEÑOR DE LOS MILAGROS, subsanó la novedad presentada en su generador principal y se encuentra operativa." (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 Tumaco 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 Tumaco, 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 "SEÑOR DE LOS MILAGROS" al puerto de Tumaco, ocurrida el día 3 de mayo de 2013, cuando la nave se desplazaba a realizar a faena de pesca faena blanca en aguas jurisdiccionales colombianas zonas y 2 y 3 de Buenaventura, con el deber de retornar al puerto de Buenaventura. (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 ilegítima la arribada forzosa de la motonave "SEÑOR DE LOS MILAGROS" a cargo del Capitán de la nave señor SEGUNDO ROGELIO SANDOVAL TENORIO, debido a que no se probó el elemento exonerativo de responsabilidad de la fuerza mayor o caso fortuito.

Conforme lo anterior, es pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

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

*"Llámesse arriba forzosa la entrada necesaria a puerto distinto del autorizado en el permiso de zarpe"*

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".*

De lo anterior y sobre el caso en concreto, se evidencia la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "SEÑOR DE LOS MILAGROS", pues entró al puerto de Tumaco sin estar autorizada para ello.

Ahora bien, sobre la responsabilidad del Capitán de la nave declarada por el fallador de primera instancia, se procederá a su análisis conforme las pruebas obrantes en el expediente, así:

Inicialmente se debe precisar un aspecto relacionado con el contenido de la parte resolutive del fallo de primera instancia emitido por el Capitán de Puerto de Tumaco, por cuanto al momento de individualizar al señor SEGUNDO ROGELIO SANDOVAL TENORIO como Capitán de la motonave "SEÑOR DE LOS MILAGROS", fue escrito de manera incorrecta con el nombre de "SEGUNDO ROJELIO SANDOVAL TENORIO". En consecuencia el Despacho realizará las respectivas modificaciones en los artículos resolutivos de dicho fallo.

Con respecto a los hechos que motivaron la presente investigación, obra acta de protesta suscrita por el señor SEGUNDO ROGELIO SANDOVAL TENORIO, en condición de Capitán de la motonave "SEÑOR DE LOS MILAGROS" de la siguiente forma:

*"(...) nos encontrábamos realizando faena de pesca a la altura de Cabo Manglares, cuando el maquinista me informó que el generador de la planta eléctrica presentó daño en una balinera, eso sucedió a las 08:00 horas. En seguida llame al armador de la M/N y me ordenó que arribara al puerto más cercano y el puerto más cerca era Tumaco. Por tal motivo arribe al puerto."  
(Cursiva fuera de texto)*

Asimismo, en declaración realizada dentro de audiencia pública celebrada el día 4 de mayo de 2013 afirmó:

*"Zarpamos de Buenaventura el día 24 de abril de 2013 con destino a faena de pesca en zona 2 y 3, el día 3 de mayo siendo las 8 de la mañana se apagó y en el instante corrimos al puerto más cercano que era el de Tumaco, a los 15 minutos de lo que se apagó la planta corrimos al puerto más cercano, es decir arribamos al muelle de los Reinel a las 16:30R." (Cursiva fuera de texto)*

Al ser interrogado si durante los días de faena capturaron producto pesquero, asintió:

*"4 toneladas de pescado, los cuales están en el barco y se le echó hielo esperando que se solucione lo de la planta para arrancar el frio."*

De las anteriores citaciones se puede colegir que la motonave "SEÑOR DE LOS MILAGROS" que se encontraba al mando del señor SEGUNDO ROGELIO SANDOVAL TENORIO zarpó del puerto de Buenaventura para realizar faena en las zonas 2 y 3, sin embargo el día 3 de mayo del mismo año se presentó una novedad que obligó a tomar la determinación de recalar en el puerto más cercano que para el caso en concreto era el de Tumaco.

Ahora bien, corresponde analizar lo concerniente a la novedad que obligó a tomar la determinación de ingresar al puerto más próximo, por lo tanto el señor NELSON BERMUDEZ LEMUS en condición de maquinista se refirió al respecto en declaración, así:



27  
3

*"La balinera del generador se giró y al dañarse produce que la corriente se ponga deficiente, y los equipos tienden a apagarse por falta de energía, lo que repercute en que se nos apagan los compresores que son de 110 y 220, en eso consiste el daño, también se nos apagó el cuarto frío y se debe tener en cuenta que abordó llevaba aproximadamente 4 toneladas de producto."*  
(Cursiva fuera de texto)

Con respecto a si era posible reparar este daño antes de ingresar al puerto de Tumaco, sostuvo:

*"No es posible, porque hay que llevarla a un taller con torno para que la parte de la balinera que se giró la vuelvan a rellenar."* (Cursiva fuera de texto)

Lo anterior fue reafirmado por el Perito marítimo JHON CARLOS CEBALLOS CABALLERO, en informe de inspección al señalar lo siguiente:

*"La motonave se encontraba en faena de pesca, cuando se presentó una falla en el generador, al verificar se encuentra daño en la balinera del rotor; por lo que se requiere cambio de balinera."*  
(Cursiva fuera de texto)

Así las cosas, se puede colegir que la novedad que forzó la arribada al puerto de Tumaco consistió en una falla en el generador que fue producida por un daño en la balinera del rotor, lo que ocasionó el apagado del cuarto frío donde se encontraban las cuatro toneladas de producto pescado.

No obstante, es imperioso señalar un aspecto de profunda relevancia para la presente investigación, el cual se relaciona con la repercusión que generó el daño presentado para la navegabilidad de la nave, por lo tanto, el Capitán al ser requerido para responder si el daño en el generador afectaba la navegación de la nave, respondió lo siguiente: "No, afectaba el sistema eléctrico y el frío".

Dicha afirmación fue respaldada por el señor FULTON RESTITUTO BONES VILLA, en condición de Representante Legal de la Agencia Marítima PERLA DEL MAR, Agente Marítimo de la motonave "SEÑOR DE LOS MILAGROS", al indicar lo siguiente:

*"No afectaba la navegación, el inconveniente es la falta de energía que da al cuarto frío."*

Así las cosas, se puede concluir que si bien es cierto que se presentó un avería que generaba cierta afectación en el funcionamiento de la nave, esta no tenía un grado de repercusión que afectara la seguridad en la navegación, sino que por el contrario afectaba la navegabilidad del buque únicamente desde el punto de vista comercial, en la medida de que perjudicaba directamente el cuarto frío donde se encontraban las cuatro toneladas de pescado que se habían recolectado y que corría el riesgo de que se dañara.

Así las cosas, el Despacho concluye en grado de certeza que las circunstancias que rodearon la mencionada arribada forzosa de la motonave "SEÑOR DE LOS MILAGROS" no se encuadran en situaciones inesperadas (*caso fortuito o fuerza mayor*), por cuanto no fueron previsibles y resistibles para el Capitán de la citada nave, toda vez que el arribo no programado obedeció a una decisión tomada por el capitán al ver que la novedad presentada en el generador afectaba de manera directa el cuarto frío donde se encontraba el producto recolectado en las faenas de pesca sin afectar la

120



navegabilidad del buque, hecho que se hace desde todo punto de vista resistible para el Capitán en la medida de que fue una decisión netamente comercial.

Sobre el anterior aspecto, la jurisprudencia<sup>1</sup> 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 semántico, 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 (...)" (Cursivas fuera de texto).*

Respecto 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 efectos<sup>2</sup> (...)", (Cursiva 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 no constituyen una fuerza mayor inevitable.

En virtud de aquello, se complementa el estudio del caso con lo estipulado en el artículo 1541 del Código de Comercio, que establece: *"(...) La arribada forzosa se presumirá ilegítima (...)"* (Cursiva fuera de texto). Por esta razón le correspondía al Capitán de la motonave "SEÑOR DE LOS MILAGROS", desvirtuar dicha presunción probando la ocurrencia de un caso fuerza mayor irresistible e inevitable, circunstancia que no se demostró con las pruebas recaudadas en el proceso, declarando de esta manera al señor SEGUNDO ROJELIO SANDOVAL TENORIO responsable civilmente, razón por la cual acoge el Despacho la posición del fallador de primera instancia.

3. Ahora bien, en relación con el avalúo de los daños, se puede evidenciar que no obra dentro del expediente de la referencia prueba en la cual se relacione el valor de los daños ocasionados con el siniestro.

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

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

200



30  
4

Sin embargo, y atendiendo a que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, y de citar a las partes, por cuanto se debe proferir una decisión de plano, en virtud de la naturaleza del siniestro y de que no obran en el proceso pruebas que permitan hacer el respectivo avalúo, el 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, se evidencia que mediante dentro de dictamen pericial e inspección realizado por el señor JHON CEBALLOS CABALLERO, se evidencia la transgresión de lo dispuesto en la Resolución 0220 de 2012 "Mediante la cual se establece el Reglamento Nacional de Catalogación, Inspección y Certificación de Naves y Artefactos Navales de Bandera Colombiana" por cuando se observaron una serie de novedades relativas a los ítems que fueron relacionados de la siguiente manera:

- A32 - FUENTES DE ENERGIA ELECTICA PRINCIPAL Y RED DE ALUMBRADO SOLAS 12 CAP II REG 40, REG 41: *La motonave se encontraba en faena de pesca, cuando se presentó una falla en el generador, al verificar se encuentra daño en la balinera del rotor; por lo que se requiere cambio de balinera.*
- A33 - FUENTES DE ENERGIA DE EMERGENCIA SOLAS 12 CAP II-2 REG 8: *A pesar de la embarcación contar con un sistema de bacterias para caso de emergencias, estas no están conectadas, por lo cual no fue posible hacer un apagado completo.*
- B20 - DETECCION Y ALARMAS SOLAS 12 CAP II-2 REG 8: *No se cuenta con alarmas detectoras de humo ubicadas en las principales áreas de probabilidad de riesgo por incendio; no existe panel visual en el puente ni en ningún otro lado que permita detectar donde se genera la alarma.*
- B36 - EXTINTORES PORTATILES SOLAS 12 CAP II-2 REG 10.3: *Se verifican y solo no se encuentra debidamente marcado el de CO2.*
- C6 - CHALECOS SALVAVIDAS SOLAS 12 CAP II-2 REG 7.1, 32.1: *Abordo se contaron 07 chalecos salvavidas en buen estado, de los cuales 01 no está marcado y 03 están marcados con el nombre de otra motonave.*
- C8 - CUADRO DE OBLIGACIONES E INSTRUCCIONES PARA CASO DE EMERGENCIA SOLAS 12 CAP III REG 8,37: *No se cuenta con un cuadro de zafarrancho ubicado en el puente de gobierno, ni en ningún otro lugar, se efectuaron preguntas a diferentes miembros de la tripulación sobre los puestos a ocupar y sus responsabilidades en los diferentes zafarranchos encontrándose desconocimiento por parte de estos.*
- A11 - SISTEMA DE ACHIQUE DE SENTINAS SOLAS 12 CAP II-2 REG 21: *Se encuentran operativas y se opera en forma manual.*
- A8 - MAMPAROS COLISION ESTANCOS SOLAS 12 CAP II-1 REG 10: *Los compartimentos del cuarto de máquinas no son estancos.*
- C25 - MANUAL DE FORMACION Y AYUDAS DE FORMACION SOLAS 12 CAP III REG 35: *No se encontró abordo este elemento.*

M



- COLREG - PITO, LUCES DE NAVEGACION Y DEMAS SEÑALES VISUALES  
COLREG: La luz del tope se encuentra fuera de servicio.

Ahora bien, es necesario delimitar lo relacionado a las Violaciones a las normas de Marina Mercante, partiendo de la base de que la responsabilidad que se declara es administrativa y la cual solo es posible endilgarle a la persona jurídica o natural que infringió la norma, situación distinta a la responsabilidad solidaria que predica Código de Comercio<sup>3</sup> para que pueda tener asidero en la responsabilidad administrativa debe tratarse de una obligación susceptible de valoración económica, verbigracia las multas.

Al respecto, la doctrina ha indicado lo siguiente:

*"(...) es imposible que una sanción de otro tipo pueda ser saldada por uno de los individuos y luego pueda aquel que la saldó repetir contra los demás. Es decir, existe una imposibilidad de cuantificar las otras sanciones administrativas que no tienen una traducción económica, y por ende, no es posible que aquellos que asumieron la obligación exijan la devolución a los otros autores de la infracción (...)"*<sup>4</sup>

Por ello, en lo que a esto concierne, la solidaridad del Armador señor GILBERTO ZUÑIGA RIASCOS, se predicará en relación al pago de la multa y no a la responsabilidad (acción u omisión) que originó la infracción, la cual corresponde única y exclusivamente a aquel que la haya cometido. Por lo tanto procederá el Despacho a confirmar lo dispuesto en primera instancia con respecto a la responsabilidad por violación a las normas de Marina Mercante, realizando la correspondiente modificación con base en lo anteriormente expuesto.

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

#### RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR** el artículo primero de la decisión del 22 de julio de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de Tumaco, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído, el cual quedará así:

"DECLARAR civilmente responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "SEÑOR DE LOS MILAGROS" con matrícula No. MC-01-0683, al señor SEGUNDO REGELIO SANDOVAL, identificado con la cedula de ciudadanía No. 12.914.647 de Tumaco, en condición de Capitán de la citada nave, con fundamento en lo expuesto en la parte motiva del presente proveído."

**ARTÍCULO 2°.- MODIFICAR** el artículo tercero de la decisión del 22 de julio de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de Tumaco, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído, el cual quedará así:

"DECLARAR administrativamente responsable al señor SEGUNDO ROGELIO SANDOVAL

<sup>3</sup> Código de Comercio, Artículo 1478, numeral 2.

Código de Comercio, Artículo 1479.

<sup>4</sup> Citado por RAMÍREZ, MARÍA. (2008). Consideraciones de la Corte Constitucional acerca del Principio de Culpabilidad en el ámbito sancionador Administrativo. Colombia. Universidad del Norte.



30  
5

TENORIO, identificado con la cedula de ciudadanía No. 12.914.647 de Tumaco, en condición de Capitán de la motonave "SEÑOR DE LOS MILAGROS" e imponerle a título de sanción multa equivalente a diez (10) salarios mínimos mensuales legales vigentes, que asciende a la suma de CINCO MILLONES OCHOCIENTOS NOVENTA Y CINCO MIL pesos m/cte. (\$ 5.895.000.00), pagaderos solidariamente con el señor GILBERTO ZUÑIGA RIASCOS, en condición de Armador de la citada nave, la cual deberá ser consignada en la cuenta corriente No. 05000249, del Banco Popular, código rentístico 1212-75, a favor de la Dirección del Tesoro Nacional, a partir del día siguiente de la ejecutoria del presente proveído."

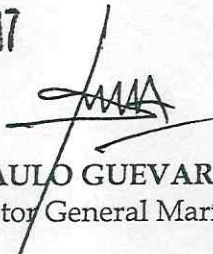
**ARTÍCULO 3°.- CONFIRMAR** los artículos restantes de la decisión del 22 de julio de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de Tumaco, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

**ARTÍCULO 4°.** NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Tumaco el contenido de la presente decisión al señor SEGUNDO ROGELIO SANDOVAL TENORIO, en condición de Capitán de la motonave "SEÑOR DE LOS MILAGROS", al señor GILBERTO ZUÑIGA RIASCOS, en condición de Armador de la citada nave, y 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 Tumaco, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 6°.-** Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de Tumaco debe remitir copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase. **21 DIC 2017**



Vicealmirante **PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ**  
Director General Marítimo