



Bogotá, D.C.,

13 ABR 2015

REFERENCIA

Clase de investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo
Asunto: Grado Jurisdiccional de Consulta
Número de expediente: 001/11
Sujetos Procesales: Capitán motonave "VENTURE I"
Propietario y/o armador de la motonave "VENTURE I"
Agencia marítima CAMPOMAR
Clase de Siniestro: Arribada Forzosa

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la sentencia No. 025-CP09-ASJUR del 5 de agosto de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Coveñas, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "VENTURE I" de bandera colombiana, ocurrido el 24 de enero de 2011, en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Coveñas, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante informe del 24 de enero de 2011, el funcionario inspector de Alto Bordo de la Capitanía de Puerto de Coveñas, el Capitán de Puerto de Coveñas tuvo conocimiento de la arribada forzosa realizada por la nave "VENTURE I" de bandera colombiana, en jurisdicción de la citada Capitanía de Puerto.
2. Por lo anterior, el día 25 de enero de 2011, el Capitán de Puerto de Coveñas 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 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 Coveñas profirió decisión de primera instancia el 5 de agosto de 2011, a través de la cual declaró responsable por el siniestro marítimo de avería de la motonave "VENTURE I", al capitán señor EDUARDO ANTONIO ORTIZ FLOREZ, en solidaridad con los armadores de la motonave señores EDUARDO REINA CASTRILLON y MARÍA JANETH PINO MASSO.

Así mismo, impuso a título sanción un llamado de atención a los responsables, y se abstuvo de realizar 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 Coveñas 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.

HECHOS RELEVANTES

Conforme al informe del 24 de enero de 2011, el funcionario inspector de Alto Bordo de la Capitanía de Puerto de Coveñas, se coligen como circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro de arribada forzosa de la motonave "VENTURE I", las siguientes:

- ✓ La motonave "VENTURE I" durante la navegación presentó problemas en el sistema de refrigeración, por ello el capitán tomó la decisión de desviarse rumbo a Cartagena.
- ✓ Posteriormente se les partió el eje del motor principal y alcanzaron a llegar hasta Isla Fuertes donde se le realizó trabajo artesanal a la nave, sitio en el que duraron varios días fondeados.
- ✓ El 3 de septiembre de 2010, la nave se encontraba reparada y lista para salir, por lo que se realizó navegación para probar la máquina, en la que el eje funcionó bien, pero el equipo de frío siguió fallando, en virtud de ello entraron a un banco en Montería para reparar la bomba de inyección.
- ✓ Hasta el 25 de septiembre de 2010, se navegó sin problemas, pero a partir de esta fecha se presentaron novedades, por lo que ingresaron al rincón de San Onofre - Sucre para arreglar los daños.
- ✓ El día 23 de enero de 2011, la nave entró al puerto de Pestolú - Tolú para cambiar tres inyectores.

ANÁLISIS TÉCNICO

Según informe de inspección realizado a la nave "VENTURE I", por el Responsable del Área de Marina Mercante de la Capitanía de Puerto de Coveñas, se concluyó lo siguiente:

- ✓ La motonave presenta en el eje de cola un visible desgaste de material y entrada de agua por daños en el retenedor que sostiene el mencionado eje, el cual no debe estar debidamente

alineado, lo que ocasiona la no estanqueidad momentánea de la nave, la cual puede ser controlada y reparada por la tripulación, por lo anterior, recomendó que a esta nave se le permita operar en una corta faena de pesca y que al término de la misma procediera a un puerto cercano donde se someta a trabajos de dique seco con mano de obra especializada.

- ✓ El capitán de la nave manifestó que, para corregir esta novedad el eje fue soldado en varias ocasiones en un taller comercial de soldadura, así mismo comentó que se había presentado novedad con el filtro de la bomba de inyección que alimenta la refrigeración, lo que ocasionó que se mantuvieran durante un lapso de tiempo sin cuartos fríos funcionando correctamente.

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 Coveñas 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 Coveñas, 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 arribo forzoso de la motonave "VENTURE I" de bandera colombiana, presentado el día 24 de enero de 2011, en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Coveñas, (Art. 26 Decreto Ley 2324 de 1984).

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

El Capitán de Puerto de Coveñas en primera instancia, declaró responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de avería al capitán de la nave señor EDUARDO ANTONIO ORTIZ FLOREZ, en razón de que la motonave ya contaba con fallas, sin embargo, el citado señor no ingresó al puerto más cercano una vez se presentaron las fallas de la nave, sino que decidió continuar con la navegación.

Conforme lo anterior, y sobre el siniestro presentado el día 24 de enero de 2011, de la motonave "VENTURE I" de bandera colombiana, es pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

3. El artículo 1513 del Código de Comercio: define los accidentes o siniestros marítimos de la siguiente manera:

"Para los efectos de este libro se considera accidente o siniestro marítimo el definido como tal por la ley, los tratados, convenios o la costumbre internacional"

Por su parte el Decreto Ley 2324 de 1984¹, establece que los accidentes o siniestros marítimos son:

¹ Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 26.

- "(A) El naufragio
- (B) El encallamiento
- (C) El abordaje
- (D) La explosión o el incendio de naves o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas
- (E) **La arribada forzosa**
- (F) La contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina, y
- (G) Los daños causados por las naves o artefactos navales a las instalaciones portuarias"

Por su parte, 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"

Ahora bien, el Código de Comercio², define las averías de la siguiente manera:

"Son averías: 1. Todos los daños que sufra la nave durante la navegación o en 'puerto, o las mercancías desde el embarque hasta su desembarque (..)

2. Todos los gastos extraordinarios e imprevistos que deban efectuarse en beneficio de la nave o de la carga, conjunta o separadamente"

Doctrinariamente³ el término avería indica en general todo daño o pérdida que pueda sobrevenir en el curso de una expedición marítima. Alude también a los gastos de carácter excepcional o anormal realizados durante ella, con la finalidad de salvarla.

Conforme las normas y citas transcritas, y sobre el caso objeto de estudio se observa que la avería no es un siniestro marítimo como tal, es una causa por la que se configura un siniestro marítimo y para el caso examinado fue el motivo por el cual la nave "VENTURE I" el día 24 de enero de 2011 arribó forzosamente al puerto de Coveñas, que no había sido autorizado mediante el zarpe 136508 expedido el 18 de agosto de 2010, expedido por el Capitán de Puerto de Turbo, que le permitía realizar navegación con destino a Capurganá - Sapzurro.

Es así como queda demostrado que, el siniestro marítimo acaecido a la motonave "VENTURE I" el día 24 de enero de 2011, fue una arribada forzosa, hecho que se puntualizará en la parte motiva de la presente decisión.

En este orden de ideas, es claro que al conocer esta clase de siniestros marítimos se debe entrar a determinar si la arribada forzosa es legítima o ilegítima, para lo que se cita el contenido del artículo 1541 de la norma ibídem, el cual 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".*

² Código de Comercio, artículo 1514

³ Curso de derecho de la navegación, Luis Beltrán Montiel, página 429

Ahora, sobre la legitimidad o ilegitimidad de la arribada forzosa, es necesario citar algunos apartes de la de declaración rendida el día 27 de enero de 2011, por el capitán de la nave señor EDUARDO ANTONIO ORTIZ FLOREZ, en la que relató los hechos ocurridos así:

"Si, bueno salimos de Turbo llegamos a Capurganá, allí nos abordaron los de Guardacostas, el cual nos hicieron una inspección el cual no encontraron novedad alguna, a partir de allí nos comenzaron a molestar los sistemas de refrigeración de la motonave el cual decidimos desviarnos y coger hacia Cartagena, pero como se nos partió el eje de la cola del motor principal de la embarcación alcanzamos a llegar hasta Islas Fuertes, el cual a partir de ese momento nos toca hacerle a la embarcación trabajo artesanal nosotros mismos, pues buscamos buzos, sacamos el eje, el cual por tierra yo me dirigí hacia la ciudad de Montería a llevar el eje para su respectiva reparación allí con ese impase duramos varios días fondeados en Isla Fuerte, pues contábamos con la visita de los anfibios que prestan seguridad por esa zona, el cual conocieron la novedad con la embarcación, bueno con el transcurrir de los días en los arreglos de las gallos presentadas con la embarcación el día 3 de septiembre del año 2010, la motonave nuevamente se encontraba lista para salir, el cual el día 4 de septiembre salimos a realizar una prueba ella cerca al sitio donde estábamos fondeados, el cual nos funcionó bien el eje instalado pero por otra parte el equipo de frío nos siguió molestando, el cual resolvimos quitar la bomba de inyección para llevarla a un banco de prueba en Montería, el cual tuvimos que esperar hasta el 23 del mismo mes. El cual el 25 de septiembre a realizar prueba de los mismos hacía la boya del Golfo de Morrosquillo, el cual no se nos presentó ninguna novedad. Pero con el transcurrir ya casi más o menos de 20 días en el sitio de la boya de los días se nos volvió a presentar el mismo problema, el cual decidimos regresar nuevamente hacía el rincón del mar en San Onofre, Sucre, lo hicimos con el objeto de estar cerca a tierra, para tener forma de transportar y arreglar los daños presentados, el cual de allí de ese último sitio no hemos vuelto a salir más hasta ayer que resolvimos coger para estos lados, el cual ayer llegamos al puerto de Pestolú en Tolú (Sucre), a cambiar tres inyectores (...)"

Al ser preguntado sobre la frecuencia con la que se le hace mantenimiento a la motonave, dijo:

"Cada 8 días"

Sobre las razones por las que la nave presentó fallas, informó:

"No se había detectado ese tipo de daño debido a que no habíamos salido a navegar y el motor solo apenas llevaba dos días de prendido"

En relación con el sistema de VMS⁴ de la nave, manifestó:

"Si tiene, pero en ese tiempo no estaba funcionando porque teníamos los motores de corrientes apagados" (Cursivas, negrilla y subrayas fuera de texto).

En declaración rendida el 27 de enero de 2011, por el maquinista de la nave señor DALMIRO GUERRA LANS, relató sobre los hechos ocurridos, lo siguiente:

⁴ Vessel Monitoring System/ Sistema de Vigilancia de buques

"Salimos de Turbo fue a probar máquinas ya que le estábamos haciendo reparaciones en ese puerto y en el transcurso de ese viaje se nos presentó problemas en el motor del frío y como no había mecánico en Turbo para esa clase de motor que era el de refrigeración, íbamos con destino a Cartagena a repararlo, pero llegando cerca a Isla Fuerte, se nos partió el eje de cola del motor principal, que fue cuando duramos todo ese lapso de tiempo totalmente varado, como se metió fin de año, navidad, pues dejamos el barco al cuidado de alguien con cuidandero y nos fuimos a nuestras casas y volvimos después de las fiestas a reparar los daños para continuar nuestras labores que es hasta ahorita que se nos arreglaron"

Sobre las fallas que presentó la nave y hasta cuando estuvo varada, dijo:

"Desde que salimos de Turbo venían los problemas del motor de frío y cuando estábamos cerca del punto se nos partió el eje de la cola del motor principal"

En relación con las razones por las cuales se originó el daño del sistema de refrigeración del frío, manifestó:

"Eso suele suceder en las motonaves cuando es trabajada con combustible muy sucio"
(Cursivas, negrilla y subrayas fuera de texto).

De las declaraciones transcritas, se colige que la motonave "VENTURE I" debió arribar al puerto de Coveñas porque se presentó un daño en el motor de refrigeración y posteriormente se rompió el eje de la cola del motor principal desde el día 3 de septiembre de 2010, que realizaron varias pruebas de motor en el sector del Golfo de Morrosquillo y el 24 de enero de 2011, decidieron entrar a Pestolú -Tolú para cambiar tres (3 inyectores), así mismo, que a la nave se le hace mantenimiento cada ocho (8) días.

De lo anterior se puede colegir que las circunstancias que rodearon la mencionada arribada forzosa no se encuadran en situaciones inesperadas (*caso fortuito o fuera mayor*), por cuanto fueron previsibles y resistibles para el capitán de la citada nave, toda vez que, la motonave salió a navegar desde 18 de agosto de 2010, y el 3 de septiembre de la misma anualidad se presentó el primer daño en el sistema de refrigeración de la nave.

Sin embargo, el capitán de la nave a pesar de que durante cinco (5) meses estuvo navegando con diferentes problemas en el cuarto frío, así como en el motor de la nave y que ingresó a un puerto diferente al autorizado en el zarpe, no se reportó ante la Autoridad Marítima, ni comunicó las novedades presentadas, y decidió continuar con la navegación por lapsos de tiempo, poniendo en riesgo la seguridad de los tripulantes y de la nave, lo que la hace que esta circunstancia sea desde todo punto de vista previsible.

Sobre el anterior aspecto, la jurisprudencia⁵ 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..."

⁵ Corte Suprema de Justicia en sentencia del 27 de febrero de 2009, magistrado ponente Arturo Solarte Rodríguez

Respecto de la primera de esas exigencias, considero que "[1] (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 (...) (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 efectos⁶ (...)" (Subrayado y cursiva por fuera de texto).

Por lo anterior, al realizar el cotejo entre la mencionada tesis jurisprudencial y el acervo probatorio recolectado, se puede entrever que las circunstancias que rodearon el siniestro no constituyen un caso fortuito 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 (...)"*. Por esta razón le correspondía al capitán de la nave "VENTURE I", desvirtuar la citada presunción con la prueba de la ocurrencia de un caso fortuito inevitable, circunstancia que no se evidenció en las declaraciones rendidas ni en las pruebas documentales aportadas.

Ahora bien, en relación con la solidaridad en la ocurrencia del siniestro marítimo y en la sanción por la violación a las normas de Marina Mercante declarada por el fallador de primera instancia, se debe tener en cuenta que el Código de Comercio⁷ prevé:

"Obligaciones del armador (...) 2. Responder civilmente por las culpas del capitán, del piloto práctico o de la tripulación"

Conforme a ello se colige que, la responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo es directa, y para que el propietario o armador de una nave responda por este hecho debe demostrarse su intervención en el hecho, o que por el incumplimiento de sus obligaciones acaeció el mismo, en el caso bajo estudio se observa que no se demostró que los propietarios y armadores de la motonave "VENTURE I" hayan incurrido en algunas de las circunstancias planteadas, por lo que se modificará el artículo primero de la decisión de primera instancia.

Conforme lo establece el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, dentro de esta clase de investigaciones se debe realizar la declaratoria por la existencia de violación a las normas de Marina Mercante, en virtud de ello, se evidencia que el capitán de la nave investigada no cumplió con las normas que se enuncian a continuación:

⁶ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Magistrado Ponente Arturo Solarte Rodríguez, 27 de febrero de 2009.

⁷ Código de Comercio, numeral 2 del artículo 1478

Artículo 1501 del Código de Comercio: Son funciones y obligaciones del capitán:

"(...) 2. Cumplir con las leyes y reglamentos de marina, sanidad, aduana, policía, hacienda, inmigración, etc., de los puertos de zarpe y arribo (...)

8. Emplear todos los medios a su alcance para salvar la nave, cuando en el curso del viaje ocurran eventos que la pongan en peligro"

Artículo 1502 del Código de Comercio, prohíbe al capitán:

"Numeral 7. Entrar a un puerto distinto al de su destino, salvo que las condiciones de la navegación lo exijan"

Sobre la responsabilidad del capitán de la nave frente al armador, el artículo 1503 establece, así:

"(...) La responsabilidad del capitán principia desde que se hace reconocer como comandante de la nave y termina con la entrega de ella".

El artículo 2 de la Resolución 0228 de 2002, prevé:

"Establecer la obligación para que los buques de bandera colombiana dedicados al transporte marítimo y a la pesca industrial, que operen en aguas colombianas o en cualquier lugar del mundo, instalen y mantengan funcionando el sistema el forma permanente el sistema de posicionamiento y seguimiento remoto por satélite, aprobado por la Autoridad Marítima"

Conforme lo establecen las normas transcritas, el capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave, su responsabilidad empieza desde que se hace reconocer como tal y termina con la entrega de ella, debe cumplir con las leyes y reglamentos de las autoridades en los puertos de zarpe y arribo, así mismo, debe emplear todos los medios a su alcance para salvar la nave cuando en el curso de la navegación sobrevengan eventos que la pongan en peligro.

De lo anterior se evidencia que, el capitán de la nave "VENTURE I", no cumplió con las funciones descritas y consagradas en la norma, debido a que no empleó todos los medios para salvar la nave, toda vez que navegó con problemas durante aproximadamente cinco meses sin someter la nave a una reparación definitiva, y sin arribar al puerto más cercano cuando se presentó el primer problema en el cuarto de frío, pues prosiguió su marcha sin informar a la Autoridad Marítima, sin tener encendido el sistema de posicionamientos y seguimiento remoto por satélite, actuar con el que se puso en riesgo la seguridad de la vida humana en el mar.

En virtud de lo anterior, se evidencia la responsabilidad del capitán de la nave señor EDUARDO ANTONIO ORTIZ FLOREZ, en la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa, de la motonave "VENTURE I" acaecido el día 24 de enero de 2011, así como la violación a las normas de Marina Mercante transcritas anteriormente.

No obstante, y teniendo en cuenta que el a quo impuso a título de sanción al capitán y a los armadores de la nave un llamado de atención, y que como se evidencia en el proceso no se observó violación alguna por parte de los armadores de la nave, se procederá a modificar el artículo

segundo de la decisión de primera instancia, indicando que la sanción de llamado de atención se impone al capitán de la nave señor **EDUARDO ANTONIO ORTIZ FLOREZ**, por la vulneración a la normatividad marítima antes descrita.

Finalmente y 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.

Por ello y atendiendo 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 emitir una decisión de plano, y en virtud de la naturaleza del siniestro y de que no obran en el expediente pruebas que permitan hacer el respectivo avalúo, este Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR el artículo primero de la decisión del 5 de agosto de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Coveñas, conforme lo expuesto en la parte motiva del presente proveído, la cual quedará así:

"**DECLARAR ILEGÍTIMA** la arribada forzosa al puerto de Coveñas de la motonave "VENTURE I" de bandera colombiana, ocurrida el 24 de enero de 2011, y en consecuencia declarar responsable por el citado siniestro marítimo al señor **EDUARDO ANTONIO ORTIZ FLOREZ**, identificado con la cédula de ciudadanía No. 9.094.153 expedida en Cartagena, en calidad de capitán de la citada nave".

ARTÍCULO 2º.- MODIFICAR el artículo segundo de la decisión del 5 de agosto de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Coveñas, conforme lo expuesto en la parte motiva del presente proveído, la cual quedará así:

"**IMPONER** a título de sanción por violación a las normas de Marina Mercante al señor **EDUARDO ANTONIO ORTIZ FLOREZ**, identificado con la cédula de ciudadanía No. 9.094.153 expedida en Cartagena, en calidad de capitán de la motonave "VENTURE I" de bandera colombiana, un llamado de atención con las formalidades establecidas en el literal a del artículo 80 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 3º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Coveñas el contenido de la presente decisión a los señores **EDUARDO ANTONIO ORTIZ FLOREZ**, **EDUARDO REYNA CASTRILLON**, **MARIA JANETH PINO MASSO**, y al Representante Legal de la Agencia Marítima **CAMPOMAR**, en calidad de capitán, armadores y Agente Marítimo, respectivamente, de la motonave "VENTURE I" de bandera colombiana, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 4º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Coveñas, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

103

ARTÍCULO 5°.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Coveñas, para que una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, remita copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

13 ABR 2015



Contralmirante **PABLO EMILIO ROMERO ROJAS**
Director General Marítimo (E)