

2004

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 12 JUL 2017

Referencia: 13012011004
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 27 de noviembre de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Barranquilla, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de naufragio de la motonave "JUAN CAMILO" de bandera de Colombiana, ocurrido el 3 de mayo de 2011, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El Capitán de Puerto de Barranquilla tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "JUAN CAMILO", el día 5 de mayo de 2011, razón por la cual el día 6 de mayo de 2011 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 Barranquilla el día 27 de noviembre de 2013 profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "JUAN CAMILO" al señor JUAN DE DIOS JIMENEZ POLO en su condición de Capitán de la citada nave.

Asimismo, no se declaró que existió violación a las normas de Marina Mercante por parte del Capitán como de la tripulación de la motonave "JUAN CAMILO".
3. Al no interponerse recurso de apelación contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Barranquilla 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

112

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 naval RAFAEL DEL CASTILLO, en informe pericial rendido el 19 de abril de 2012, (folios 163 al 165), presentó lo siguiente:

"(...)

2. Sistema de gobierno y planta propulsor, sistema de control y monitoreo:

De acuerdo a las declaraciones de los tripulantes y lo consignado en los certificados los sistemas de gobierno, planta propulsor, sistema de control y monitoreo se encontraban en buen estado antes del siniestro e inclusive la embarcación fue subida a reparaciones de cambio de láminas en el astillero ASTIVIK a mediados del mes de octubre de 2010.

3. Sistemas de órdenes de gobierno:

El control de sistema de gobierno se efectúa directamente desde el puente por el Capitán.

4. Planes de mantenimiento del remolcador:

No se tiene debido a que las evidencias escritas de los planes de mantenimiento desaparecieron en el hundimiento. Los planes formales del departamento de mantenimiento de los armadores si fuere necesario deberán ser aportados por los mismos.

(...)

6. Análisis de las órdenes emitidas conducta técnica y náutica del personal involucrado:

Las órdenes emitidas en la ejecución de los trabajos por el Capitán de la draga DON RODO se consideran normales.

Conducta técnica y náutica del personal involucrado: Capitán Draga DON RODO ordenes emitidas normales, conducta técnica y náutica normal.

Capitán remolcador JUAN CAMILO, órdenes emitidas normales, conducta técnica y náutica debió verificar procedimientos para arrastre del ancla en el fondo del río, debió tener conocimiento específico de la forma de arrastrar el ancla, es decir evitando que por alguna circunstancia la posición de arrastre hiciera que las uñas de anclaje introdujeran en el lecho de río.

Maquinista del remolcador JUAN CAMILO, órdenes emitidas normales y conducta técnica y náutica normal.

py

225

Marineros involucrados en la maniobra de arrastre de mangueras y ancla, órdenes y conductas normales.

7. *Análisis de la interacción capitán del remolcador con el capitán de la draga DON RODO: Capitán del remolcador JUAN CAMILO era autónomo para evaluar si podía ejecutar la maniobra o no, ordenada por el capitán de la draga DON RODO por su misma condición de capitán de remolcador.*

8. *Estado de la nave, daños y avalúos si existieron: No tengo conocimiento, sería necesaria una visita específica, después de la recuperación de los equipos o las que estén consignadas en el informe del perito de salvataje designado por la Capitanía.*

9. *Posibles causas que dieron origen al accidente:*

- a. *Condiciones corriente del río para el momento de los hechos aproximadamente 8 nudos.*
- b. *Caso fortuito de un enganche inesperado del ancla en el lecho del río.*
- c. *No observar un procedimiento para arrastre del ancla previniendo la posibilidad de ocurrencia del hecho debido a las condiciones de alta velocidad de la corriente del río lo que dificulta la maniobrabilidad de la embarcación que hace necesaria tener potencia y reacciones inmediatas para contrarrestar las condiciones naturales que estaban presentes en el momento del accidente.
En definitiva los procedimientos para este tipo de trabajos exigen mayor compromiso para prevenir incidentes.*

10. *Conclusiones:*

Se concluye que la actuación en general del personal de tripulación involucrado fue en términos generales normal y que no obstante se hubiesen tomados las previsiones más excelentes para este tipo de maniobra. Es factible y evidente que un accidente como este pueda ocurrir." (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 Barranquilla 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 Barranquilla, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

1. Respecto de lo que se consideran siniestros marítimos el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984 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:

102

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 naves o artefactos navales a instalaciones portuarias." (Cursiva, negrilla y subraya fuera de texto)

Doctrinalmente¹ el naufragio ha sido definido como:

"El caso de un buque destruido o hundido por un acaecimiento cualquiera, en el alta mar o en puerto, aunque parte del buque o restos del mismo queden sobre la superficie de las aguas" (Cursiva fuera de texto)

Por lo tanto del material probatorio, se comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "JUAN CAMILO" de bandera colombiana, ocurrido el 3 de mayo de 2011.

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

De la revisión de la decisión de primera instancia se evidencia que el Capitán de Puerto de Barranquilla, declaró responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio al señor JUAN DE DIOS JIMENEZ POLO, en calidad de Capitán de la motonave "JUAN CAMILO" debido al exceso de confianza en la cotidianidad de las labores que se encontraba ejecutando, lo cual hizo que se presentaran el siniestro.

Inicialmente, cabe señalar que dicho siniestro fue declarado en fallo de primera instancia como hundimiento, por ello se hace necesario que el Despacho especifique que se trata del siniestro marítimo de naufragio, tal como está consagrado en el Código de Investigación de Siniestros Marítimos y en el Decreto Ley 2324 de 1984. Por lo tanto, la expresión hundimiento utilizada incorrectamente ya que no está catalogada como un tipo siniestro marítimo, y por ende no está contemplado en la normatividad, mas sin embargo es utilizada como sinónimo en la definición de naufragio, por lo que hay lugar a precisar este aspecto en la parte resolutive de la presente decisión.

Ahora bien, es pertinente realizar las siguientes aclaraciones, para lo cual se citan algunas pruebas obrantes en el expediente de la siguiente manera:

Declaración rendida por el señor JUAN DE DIOS JIMENEZ POLO, en condición de Capitán del remolcador JUAN CAMILO, narró lo sucedido de la siguiente manera:

"Se llegó al área donde se iban a realizar la labores de apoyo a la draga DON RODO se hizo la presentación a la draga, se puso a la orden el remolcador seguidamente se iniciaron las maniobras todo empezó normalmente la maniobra inició a las 8:45 de la mañana todo salió bien, la draga mando a suspender maniobra cuando ella quedo ubicada más o menos a las 10 u 11 de la mañana, a las 13:15 aproximadamente nuevamente se autoriza a la draga a realizar la misma maniobra, también se realizó todo bien, la maniobra era halando una tubería de descarga y una ancla que sostenía la tubería, halando eso el ancla se engancho

¹ FARIÑA, Francisco. "Derecho marítimo comercial", Tomo III, Accidentes marítimos, abordaje, asistencia, averías comunes. Editorial BOSCH. Barcelona 1956. Pag. 302.

en algo allá abajo, no sabemos que fue, porque eso está sumergido, se enganchó el ancla y eso fue cuestión de segundo e hizo que el remolcador escorara ahí eso fue rapidísimo (...)
(Cursiva fuera de texto)

La versión del citado Capitán, es respaldada por el señor MARIO RAFAEL LUNA ALVARES, maquinista del remolcador "JUAN CAMILO", en la cual relató los sucesos del día de los hechos de la siguiente forma:

"(...) nos colocamos a disposición del capitán de la draga DON RODO a eso de las 9:00 am iniciamos maniobra sin novedad alguna sin interferir con el tráfico fluvial, a eso de las 14:20 reiniciamos nuevamente la maniobra siendo las 15:30 nos ordenan halar el ancla de la manguera de descargue lo cual era bastante pesada y en ese laxo de tiempo que estuvimos jalando la manguera y el ancla, exactamente no le puedo decir con que se enganchó abajo pero si sentimos el tirón de una forma que no dio tiempo de reaccionar y de inmediato nos jaló y automáticamente nos escoró y nos descargó de una forma que no dio tiempo de reaccionar de inmediato, eso fue de segundo, se fue de costado de babor(...)"
(Cursiva fuera de texto)

De acuerdo a las anteriores declaraciones, se puede concluir que en efecto el siniestro marítimo a que tuvo lugar el naufragio del remolcador "JUAN CAMILO" y que esta se presentó en la ejecución de una actividad peligrosa como lo es la navegación marítima.

De la misma manera es pertinente, recordar que el artículo 2356 del Código Civil contempla la presunción de responsabilidad en contra de quien despliega ciertas actividades peligrosas que por su naturaleza generan peligro, presunción de la cual no escapa quien la ejerce, tratando de demostrar diligencia y cuidado en el desempeño que le incumbe, ya que, como por sabido se tiene, se le exige, con miras a exonerarse, que demuestre una causa extraña que rompa el nexo causal².

Acorde a la anterior jurisprudencia, la orientación actualmente predominante, por regla general que en los eventos dañosos generados por las **actividades peligrosas**, se aplica un régimen objetivo debido al factor riesgo que se exponen quienes despliegan este tipo de actividades.

De tal manera, que basta la realización del riesgo creado por la administración para que el daño resulte imputable a ella³.

De lo expuesto anteriormente se desprende que sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, recae la presunción de responsabilidad por ser quien ha ejecutado la acción y ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual solo le es posible exonerarse por la intervención de los siguientes eventos:

- Caso fortuito o fuerza mayor.
- El hecho de un tercero.
- Culpa de la víctima.

² Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005. M.P. Pedro Octavio Munar Cadena.

³ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 11001-3103-038-2001-01054-01 del 24 de agosto de 2009, M.P. William Namen Vargas

Señalado lo anterior, y siguiendo con la declaración del Capitán del remolcador "JUAN CAMILO", al ser interrogado si la maniobra fue planeada con antelación, señaló lo siguiente:

"Si claro fue una comunicación con el capitán eso se acordó, antes de iniciar la maniobra, la maniobra era la misma era la repetición de la misma" (Cursiva fuera de texto)

Al indicar qué se había hablado durante la planeación de dicha maniobra, declaró:

"Se dijo lo que íbamos a hacer, la maniobra en si era jalar la tubería, ubicar la draga que esa maniobra se iba a estar repitiendo, sujeta a lo que dijeran la gente de sociedad portuaria. Esa fue la comunicación que me dio el capitán de la draga" (Cursiva fuera de texto)

Con respecto a que labores específicas fueron ordenadas a desarrollar en apoyo de la draga "DON RODO":

"Específicamente ubicar la draga siempre que el capitán lo solicitaba jalar la tubería (...)" (Cursiva fuera de texto)

Al explicar las razones por las cuales el remolcador se volteó y posteriormente naufragó:

"Estábamos en maniobra jalando la tubería de descarga de la draga y el ancla que sostiene la tubería, al parecer el ancla se enganchó con algo en el fondo y pues el encontronazo en el momento que se enganchó ocasiono que el remolcador virara hacia estribor, ya teníamos hora y quince en esa operación de estar jalando, cuando de repente algo se enganchó en el ancla e hizo que el remolcador virara para estribor a lo que el vira en ese momento la corriente ya nos coge atravesado, con la fuerte corriente empieza a hundirse, empieza a entrar agua del lado de babor y empieza a escorarse eso fue rápido (...)" (Cursiva fuera de texto)

De las anteriores declaraciones, se puede concluir que el remolcador "JUAN CAMILO" al ser contratado para apoyar actividades de dragado, específicamente a la draga "DON RODO" en la Sociedad Portuaria de Barranquilla, en el transcurso de la maniobra que consistía en halar la tubería de descarga de la draga y el ancla que la sostenía dicha tubería, se enganchó con un objeto no identificado e hizo que el remolcador virara a estribor, escorándose e ingresando agua en su interior y posteriormente naufragando.

Ahora bien, es necesario referirse a las condiciones de viento y corriente presentadas el día de los hechos, por lo tanto se citarán las siguientes declaraciones:

-Declaración del señor JUAN DE DIOS JIMENEZ POLO, Capitán del remolcador "JUAN CAMILO":

"Ahí hacia corriente ese fue el cauce del rio, era una corriente yo diría normal, más o menos de 5 nudos, el viento estaba bien" (Cursiva fuera de texto)

-Declaración del señor MARIO RAFAEL LUNA ALVARES, Maquinista del remolcador "JUAN CAMILO":

"La corriente la teníamos en contra y el viento estaba fuerte, la corriente pasaba los 8 nudos. La corriente estaba fuerte, tanto la corriente como el viento estaban fuertes"
(Cursiva y subraya fuera de texto)

-Declaración del señor AGUSTIN MANUEL ARROYO ALVAREZ, Capitán de la draga "DON RODO":

"(...) la corriente era de 8 nudos, era altísima (...)"

"(...) eran altísima, la corriente estaba bien fuerte (...)" (Cursiva y subraya fuera de texto)

De las anteriores declaraciones, se percibe que el único en afirmar que la corriente era de 5 nudos y el viento estaba normal fue el Capitán del remolcador "JUAN CAMILO", debido a que tanto el maquinista de dicho remolcador, como el Capitán de la draga "DON RODO" coincidieron en asegurar que la corriente estaba fuerte, de aproximadamente 8 nudos.

Dichas afirmaciones se vieron respaldadas por lo dictaminado en el informe pericial realizado por el Perito naval RAFAEL DEL CASTILLO en el cual señaló lo siguiente:

*"El río Magdalena en el área del siniestro presentaba un comportamiento así:
Velocidad de la corriente 8 nudos aproximadamente, el viento era de aproximadamente 10 nudos en dirección noreste"* (Cursiva y subraya fuera de texto)

Por consiguiente, se tiene que las condiciones del río Magdalena para el día de los hechos eran adversas, debido a la alta velocidad de la corriente, situación que condicionó la maniobra aumentando el grado de complicidad, la cual fue desconocida en su totalidad por el capitán del remolcador, teniendo en cuenta lo manifestado en su declaración, poniendo en riesgo la seguridad de la maniobra y obteniendo como resultado los hechos investigados.

Otro de los aspectos a revisar dentro de lo sucedido el día 3 de mayo de 2011 es lo concerniente al posible enganche del ancla con un objeto extraño, por lo tanto se hace necesario traer a colación la declaración del señor AGUSTÍN MANUEL ARROYO ALVAREZ, Capitán de la draga "DON RODO" en la cual se refiere a este factor de la siguiente manera:

"Primero que todo esta maniobra la hacíamos por el mismo sector y el área la tenemos monitoreada con batimetría y en el lecho no hay nada, teníamos esa zona con batimetrías. Y arrastrábamos el ancla todos los días (...)" (Cursiva fuera de texto)

Teniendo en cuenta lo manifestado en la declaración anteriormente citada, se tendría que entonces el hundimiento del remolcador "JUAN CAMILO" no tuvo como origen un enganche del ancla con un objeto extraño sumergido, toda vez que había plena identificación del área en la cual se estaba operando con estudios batimétricos en los cuales no había registro de algo extraño en el lecho marino, de modo que antes de considerar que el siniestro se produjo por una causa extraña que escapa de lo que puede prever el Capitán del remolcador, por el contrario refleja que

evidentemente la falta de planeación en el procedimiento de arrastre del ancla fue lo que incidió totalmente en que la maniobra no tuviera acierto.

Sentado lo anterior y continuando con el análisis de la planeación de la maniobra ejecutada el día de los hechos, se evidencia en la declaración del Capitán del remolcador que no fue la adecuada, toda vez que al ser interrogado en primera audiencia pública por el tonelaje del tubo y del ancla, manifestó que no se identificaron estos valores en la reunión previa, datos que eran de suma importancia tenerlos en cuenta para el desarrollo de la misma.

Otra de las circunstancias a considerar va ligada a la interacción por parte del Capitán del remolcador "JUAN CAMILO" con el Capitán de la draga "DON RODO", en la cual se observó que éste solo se limitó a recibir órdenes, haciendo precisión en que indistintamente que el remolcador estuviera a la disposición de la draga para la operación en la cual fue requerida su asistencia, el señor JUAN DE DIOS JIMENEZ POLO como Capitán tenía plena autonomía para evaluar si podía ejecutar la maniobra o no, en razón de la condición que ostenta como jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave⁴, facultad que ignoró por completo.

Asimismo, en dictamen pericial se determinó lo siguiente con respecto a las conductas técnicas y náuticas desplegadas por el capitán del remolcador "JUAN CAMILO", así como de las posibles causas que dieron origen al siniestro:

"Capitán remolcador JUAN CAMILO, ordenes emitidas normales, conducta técnica y náutica, debió verificar procedimientos para arrastre del ancla por el fondo del río, debió tener conocimiento específico de la forma de arrastrar el ancla, es decir, evitando que por alguna circunstancia la posición de arrastre hiciera que las uñas de anclaje se introdujeran en el lecho marino"

9. Posibles causas que dieron origen al accidente:

- a. Condiciones corriente del río para el momento de los hechos aproximadamente 8 nudos
- b. Caso fortuito de un enganche inesperado del ancla en el lecho marino.
- c. No observar un procedimiento para arrastre del ancla previniendo la posibilidad de ocurrencia del hecho debido a las condiciones de alta velocidad de la corriente del río lo que dificultaba la maniobrabilidad de la embarcación que hace necesaria tener potencia y reacciones inmediatas para contrarrestar las condiciones naturales que estaban presentes en el momento del accidente. En definitiva, los procedimientos para este tipo de trabajos exigen mayor compromiso para prevenir accidentes.

10. Conclusiones:

Se concluye que la actuación en general del personal de tripulación involucrado fue en términos generales normal y que no obstante se hubiesen tomado las previsiones más excelentes para este tipo de maniobras. Es factible y evidente que un accidente como este pueda ocurrir. (Cursiva, subraya y cursiva fuera de texto)

De los resultados del anterior informe pericial, se puede colegir que definitivamente el proceder del Capitán del remolcador "JUAN CAMILO" no fue el acertado, toda vez que no consideró las

⁴ Código de Comercio, Artículo 1495.

circunstancias que ponían en riesgo el desarrollo de la maniobra como lo eran la velocidad de la corriente del río, así como tener en cuenta los datos referentes al tonelaje del tubo y del ancla. De igual forma queda en evidencia que la falta de planeación para llevar a cabo el procedimiento sin tener en cuenta que la posición de arrastre del ancla hiciera que las uñas de anclaje se introdujeran en el lecho marino, denotando así una excesiva confianza del capitán del remolcador al ejecutar la maniobra.

En conclusión, por cuanto no fue probado dentro de la investigación que en los hechos ocurridos el día 3 de mayo del 2011, intervino alguno de los eventos exonerativos de responsabilidad, el Despacho procederá a exonerar de responsabilidad al señor AGUSTIN MANUEL ARROYO ALVAREZ y confirmará la responsabilidad del señor JUAN DE DIOS JIMENEZ POLO, en calidad de Capitán del remolcador "JUAN CAMILO" teniendo en cuenta que existió exceso de confianza en las labores ejecutadas al no planificar debidamente la maniobra que iba a desarrollar.

3. Ahora bien, que el fallador de primera instancia se abstuvo de pronunciarse sobre el avalúo de los daños que sufrió la nave como consecuencia de la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio del remolcador "JUAN CAMILO" toda vez que el perito no se pronunció sobre los mismos y los gastos relativos al rescate fueron asumidos por la empresa TSA S.A.S., hecho que en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984 debe contemplarse en la decisión.

No obstante, atendiendo que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar, practicar, pruebas y citar a las partes, por cuanto se debe emitir una decisión de plano, este Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

4. Por su parte, en lo relacionado con presuntas violaciones a las normas de Marina Mercante por parte del Capitán del remolcador "JUAN CAMILO" de bandera colombiana se evidencian algunas, sin embargo, teniendo en cuenta que a la fecha de estudio del asunto existe imposibilidad de sancionar, toda vez, que han transcurrido más de tres años desde la ocurrencia del hecho, el Despacho se abstendrá de realizar tal análisis.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR el artículo primero de la decisión del 27 de noviembre de 2013, emitida por el Capitán de Puerto de Barranquilla, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, la cual quedara así:

"DECLARAR civilmente responsable por el siniestro marítimo de naufragio del remolcador "JUAN CAMILO" de bandera colombiana, ocurrido el día 3 de mayo de 2011, al señor JUAN DE DIOS JIMENEZ POLO identificado con la cedula de ciudadanía No. 8.711.791 expedida en Barranquilla, en su condición de Capitán de la citada nave, y **EXONERAR** de responsabilidad civil al señor AGUSTÍN MANUEL ARROYO ALVAREZ identificado con cedula de ciudadanía No. 7.885.172 expedida en Arjona (Bolívar), en su condición de Capitán de la draga "DON RODO", con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

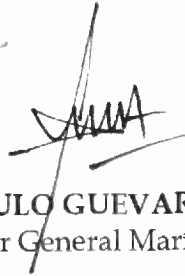
ARTÍCULO 2°.- CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión del 27 de noviembre de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Barranquilla, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO 3°. **NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Barranquilla el contenido de la presente decisión al capitán y armador del remolcador "JUAN CAMILO" por intermedio de la Abogada BLANCA VERGARA DE VELEZ y al Abogado CARLOZ ARIZA OYUELA apoderado de Transportes y Servicios a flote S.A.S. -T.S.A. S.A.S.- y C.I. VANOIL S.A., 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 Barranquilla, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 5°.- Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de Barranquilla 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. 12 JUL 2017.



Contralmirante **PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ**
Director General Marítimo