

REPUBLICA DE COLOMBIA
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA
CAPITANIA DE PUERTO DE COVEÑAS

LA SUSCRITA SECRETARIA SUSTANCIADORA POR MEDIO DEL
PRESENTE

EDICTO

HACE SABER

QUE TENIENDO EN CUENTA QUE NO FUE POSIBLE REALIZAR NOTIFICACION PERSONAL AL SEÑOR ARCELIO BERRIO BERRICK IDENTIFICADO CON CEDULA DE CIUDADANÍA NO. 73.154.520 EN SU CALIDAD DE PROPIETARIO Y ARMADOR DE LA MOTONAVE OSSADIA CON MATRÍCULA CP-051550-B, DEL CONTENIDO DE LA **SENTENCIA CALENDADA 30 DE SEPTIEMBRE DE 2024** PROFERIDA POR EL CAPITAN DE PUERTO DE COVEÑAS SEÑOR CAPITAN DE FRAGATA ALEJANDRO SANIN ACEVEDO AL INTERIOR DE LA INVESTIGACION JURISDICCIONAL No. 19012024003 LA SUSCRITA SECRETARIA SUSTANCIADORA DE LA CAPITANIA DE PUERTO DE COVEÑAS PROCEDERÁ A EFECTUAR NOTIFICACIÓN POR EDICTO (DECRETO LEY 2324 DE 1984, LEY 2213 DEL AÑO 2022). QUE DICHA SENTENCIA EN PRIMERA INSTANCIA EN SU PARTE RESOLUTIVA DECIDIO: **ARTICULO PRIMERO:** NO DECLARAR CIVILMENTE RESPONSABLE DE LOS HECHOS OCURRIDOS EL 28 DE MARZO DE 2024 AL SEÑOR ELADIO MIGUEL ÁVILA, IDENTIFICADO CON LA CÉDULA DE CIUDADANÍA N°. 15.618.276, EN CALIDAD DE CAPITÁN DE LA MOTONAVE OSSADIA CON MATRÍCULA CP-05-1550-B, DE ACUERDO CON LO EXPUESTO EN LA PARTE MOTIVA DE ESTA PROVIDENCIA. **ARTICULO SEGUNDO:** NOTIFICAR EL CONTENIDO DE LA PRESENTE DECISIÓN A LOS SUJETOS PROCESALES CONFORME ESTABLECE EL DECRETO LEY 2324 DE 1984 EN CONCORDANCIA CON LOS TÉRMINOS ESTABLECIDOS EN EL CÓDIGO GENERAL DEL PROCESO PARA LA NOTIFICACIÓN DE AUTOS, Y EL ARTÍCULO 8° DE LA LEY 2213 DE 2022. **ARTICULO TERCERO:** CONTRA LA PRESENTE PROCEDEN LOS RECURSOS DE REPOSICIÓN Y SUBSIDIARIO DE APELACIÓN DENTRO DE LOS CINCO (5) DÍAS SIGUIENTES A LA NOTIFICACIÓN PERSONAL O DESFIJACIÓN DEL EDICTO.

NOTIFÍQUESE Y CUMPLASE, FDO CAPITÁN DE FRAGATA
ALEJANDRO SANIN ACEVEDO CAPITÁN DE PUERTO DE
COVENAS

EL PRESENTE EDICTO SE FIJA HOY PRIMERO (01) DE
NOVIEMBRE DE DOS MIL VEINTICUATRO (2024) A LAS 08:00
HORAS.

Vielka Galeano Mendoza
VIELKA GALEANO MENDOZA
SECRETARIA SUSTANCIADORA CP09

EL PRESENTE EDICTO SE DESFIJA HOY OCHO (08) DE
NOVIEMBRE DE DOS MIL VEINTICUATRO (2024) A LAS 18:00
HORAS.

Vielka Galeano Mendoza.
VIELKA GALEANO MENDOZA
SECRETARIA SUSTANCIADORA CP09

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Coveñas, 30 de septiembre de 2024

Referencia: 19012024003
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo

OBJETO A DECIDIR

Procede el despacho a resolver en primera instancia la investigación radicada bajo el No. 19012024003 iniciada por siniestro marítimo con fundamento en la información suministrada en el informe de novedades calendado 29 de marzo de 2024, emitido por la Estación de Control de Tráfico Marítimo, cuando una motonave de nombre **OSSADIA** con matrícula **CP-05-1550-B**.

HECHOS

Esta Capitanía de Puerto de Coveñas ha tenido conocimiento con fundamento en el Informe de Novedades calendado 29 de marzo del 2024 suscrito por el Marinero Segundo MA2MNC VASQUEZ CASAÑAS ELIAN MATEO miembro de la Estación de Control de Tráfico Marítimo tiene conocimiento que siendo las 281820R del 28 de marzo del 2023 recibieron información del SICTVM, el cual reporta que el S3 González Luis, quien se encontraba como inspector de embarcaciones de Capitanía en Cispata comunica lo siguiente:

- Una (1) nave de recreación de nombre Ossadia CP-05-1550-B, queda a la deriva por fallas en los motores e ingresa agua a la embarcación, en coordenadas Lat. 9°25.55' N, Long 76°00.05' W con seis (6) personas a bordo, tripulación, capitán Eladio Miguez Ávila, CC 15618276 de San Antero Edad 53 años, Proel, Nelson Ladeuth Olivares, CC 1072524131 de San Antero, edad 30 años, pasajeros, Luis Gabriel Echeverri, CC 71381939, edad 42 años, Natalia Gil Calle, CC 43873893, edad 43 años, Lucas Echeverri, menor de edad, Amalia Echeverri, menor de edad.

Se destaca que la nave Ossadia CP-05-1550-B, fue auxiliada por la motonave BIANCA DIMARE con matrícula CP-09-0976-R, la cual rescató a los pasajeros y tripulantes de la nave Ossadia quienes fueron escoltados por la URR BP-718 de la Estación de Guardacostas de Coveñas hasta la Bahía de Cispata.

Este despacho dispuso mediante auto del 10 de abril de 2024 dar inicio a la investigación por siniestro marítimo con fundamento en las facultades legales conferidas por el Decreto Ley 2324 de 1984, en la cual se allegaron y practicaron las siguientes:

PRUEBAS

Documentales

- Informe de novedades calendado 29 de marzo del 2024, suscrito por el Marinero Segundo MA2MNC VASQUEZ CASAÑAS ELIAN MATEO miembro de la Estación de Control de Tráfico Marítimo.
- Copia del resultado del último informe de inspección realizado a la motonave OSSADIA con matrícula No. CP-05-1550-B, por el respectivo inspector especializado.
- Copia de los certificados estatutarios y documentos pertinentes de la motonave OSSADIA con matrícula No. CP-05-1550-B.
- Informe meteomarino de la página oficial correspondiente al Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe para las fechas comprendidas entre el 28 y 29 de marzo de 2024.
- Mediante auto de fecha 04 de septiembre del 2024, se ordenó prescindir de la designación de perito en navegación y cubierta Clase A para la realización de inspección y emisión de dictamen pericial decretada mediante auto de fecha 10 de abril del 2024. Decisión que fue debidamente notificada por estado de fecha 05 de septiembre del 2024 fijado en cartelera pública y página web de la entidad.

Mediante correo electrónico del 14 de abril del 2024, se solicitó información al Responsable de la Estación de Control de Tráfico Marítimo concerniente a los hechos ocurridos el 28 de marzo del 2024, aproximadamente a las 18:20 horas en el sector Cispata del Municipio de San Antero – Córdoba consistente en siniestro marítimo naufragio, estando involucrada la motonave OSSADIA y así mismo, información de contacto de quien ejercía como capitán de la misma o de su propietario y armador.

Por consiguiente, en la misma fecha se recibió respuesta por parte de la Estación de Control de Tráfico Marítimo en el cual adjunto enviaron certificado de matrícula de la embarcación y formato de novedades control de tráfico marítimo.

Mediante correo electrónico de fecha 16 de abril del 2024, el controlador de tráfico marítimo de la Estación de Control de Tráfico Marítimo de Coveñas envió información registrada en la base de datos CITRIX concerniente al propietario y armador de la motonave OSSADIA con matrícula CP-05- 1550-B.

Se emitió oficio No. 121900R MD-DIMAR-CP09-JURÍDICA de fecha 12 de agosto del 2024 dirigido al Capitán de puerto de Cartagena, mediante el cual se solicitó el último informe de inspección realizado a la motonave OSSADIA con matrícula CP-05-1550-B por el respectivo inspector especializado. Dicho oficio fue enviado mediante correo electrónico el 14 de agosto del 2024.

Mediante correo electrónico fechado 15 de agosto del 2024, se recibió respuesta a oficio de fecha 12/08/2024 por parte del Responsable de la Sección de Naves de la Capitanía de Puerto de Cartagena, adjuntando en el mismo informe de inspección de navegación y cubierta para naves o artefactos navales con arqueo bruto igual o inferior a 25, dando como resultado certificado de seguridad válido hasta el 02 de agosto del 2027.

Se emitió memorando MEM-202400433-MD-DIMAR-CP09-JURÍDICA de fecha 03/09/2024 mediante el cual se solicitó al área de marina mercante CP09, información concerniente a los datos de contacto y ubicación del señor ELADIO MIGUEL ÁVILA identificado con cedula de ciudadanía No. 15.618.276 quien ejercía como capitán de la motonave OSSADIA con matrícula CP-05-1550-B para el día 28 de marzo del 2024.

El Área de Marina Mercante de esta Capitanía de Puerto de Coveñas, mediante memorando MEM-202400437-MD-DIMAR-CP09-AMERC de fecha 04/09/2024 dio respuesta a la solicitud indicando los siguientes datos encontrados en la base de datos de gente de mar:

Dirección: Cispata

Celular: 314-7431882

Correo Electrónico: No registra

Licencia de navegación: Motorista costanero – Vigente hasta el 02 de noviembre del 2025.

Cierre de Investigación

Mediante auto del 12 de septiembre de 2024, se cerró la parte instructiva de la investigación, dando traslado a las partes por el termino de tres (3) días para alegar de conclusión de conformidad con el artículo 44 del decreto Ley 2324 de 1984. Decisión que fuere comunicada a las partes que conforman la presente investigación y notificada por estado el 13 de septiembre de 2024 a partir de las 08:00 horas siendo desfijado a las 18:00 horas de esa misma fecha de la Cartelera de la Capitanía de Puerto. Igualmente, dicho estado fue publicado en la plataforma de la entidad.

Alegatos de Conclusión.

No se presentaron alegatos de conclusión.

CONSIDERACIONES

Corresponde al Capitán de Puerto, el conocimiento para la investigación y fallo de los accidentes o siniestros marítimos ocurridos dentro de las áreas de su jurisdicción, conforme al procedimiento consagrado en los artículos 25 y siguientes del Decreto Ley 2324 de 1984.

El artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984 establece que se consideran accidentes o siniestros marítimos:

“Los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional (...)” Cursiva fuera del texto.

A su vez, la norma en cita establece:

“APLICACIÓN DE TRATADOS Y CONVENIOS: Las disposiciones del presente título se aplicaran sin perjuicio de lo dispuesto en los tratados y convenios internacionales ratificados por Colombia” (Cursiva fuera del texto).

Imprevisibilidad e irresistibilidad son, pues, los dos elementos que, in casu, permiten calificar la vis maior o casus fortuitus, ninguno de los cuales puede faltar a la hora de establecer si la situación invocada por la parte que aspira a beneficiarse de esa causal eximente de responsabilidad, inmersa en la categoría genérica de causa extraña, puede ser considerada como tal.” (Cursiva y negrilla fuera del texto)

A pesar de la posición de la Corte Suprema de Justicia se ha distinguido en la doctrina la fuerza mayor y el caso fortuito, señalando que la primera es todo hecho o fuerza extraña que impida el cumplimiento de la obligación. En cambio, el caso fortuito es todo hecho proveniente de la actividad misma de la persona, que impide el cumplimiento de la obligación; este hecho es inherente a la actividad que explota el obligado, es decir, se origina en el interior de su círculo obligacional.

De igual manera, se distinguen los siguientes elementos constitutivos del caso fortuito o fuerza mayor como eximente de responsabilidad contractual y extracontractual:

a) la inimputabilidad, que consiste en que el hecho que se invoca como fuerza mayor o caso fortuito no se derive en modo alguno de la conducta culpable del obligado, de su estado de culpa precedente o concomitante del hecho. b) La Imprevisibilidad, se tiene cuando el suceso escapa a las previsiones normales, esto es, que ante la conducta prudente adoptada por el que alega el caso fortuito era imposible preverlo, pero igual si en algún momento, el acontecimiento era susceptible de ser humanamente previsto, por más súbito y arrollador de la voluntad que aparezca, no genera caso fortuito. c). La irresistibilidad, radica en que ante las medidas tomadas fue imposible evitar que el hecho se presentara, que le prestó toda la diligencia y cuidado debidos para prever ese hecho o para evitarlo, si fuere previsible.

En consecuencia, respecto a los eximentes de responsabilidad de siniestros marítimos, se entiende que el caso fortuito y la fuerza mayor, al tener los mismos elementos constitutivos, imprevisibilidad e irresistibilidad, y al tener las mismas consecuencias jurídicas, el legalmente responsable podrá eximirse por cualquiera de los dos, así la normatividad se refiera a alguno de estos expresamente.

ACTIVIDAD PELIGROSA.

Es necesario indicar que en materia de navegación, la ley impone obligaciones a las personas que desarrollan esta actividad, teniendo en cuenta que se debe realizar con una razonable diligencia respecto de las medidas previas, concurrente o posteriores al ejercicio de la operación.

El agente se considera responsable por los daños originados por esta actividad considerada como peligrosa, y la única razón por la cual se puede hablar de causas eximentes de responsabilidad, es la verificación de hechos provenientes de la fuerza mayor o el caso fortuito, los cuales en nuestra legislación, obedecen a circunstancias imprevisibles e irresistibles.

Así las cosas, no es la diligencia y cuidado como un hombre prudente actuando (responsabilidad subjetiva) la que se toma en cuenta sino, la prevención exigida para que no se produzca el posible resultado, en desarrollo de la actividad que coloca en peligro latente a la sociedad (responsabilidad objetiva).

Así mismo, es importante precisar que en tratándose de responsabilidad por el ejercicio de actividades peligrosas, la doctrina y jurisprudencia nacionales, con apoyo en el artículo 2356 del Código Civil, **consideran que la culpa se presume**, por lo que será suficiente a fin de obtener una reparación, demostrar la existencia del daño y que éste se produjo a causa de una actividad calificada como peligrosa, caso en el cual son obligados a reparar el daño tanto la persona que desarrolla la actividad, como aquella por cuenta de la cual se ejerce ésta.

En consecuencia, en la investigación deberá demostrarse que el vinculado es el autor de una actividad que causó el siniestro o que quien la estaba ejerciendo era un dependiente suyo.

En este sentido, vale la pena recordar que “daño” es toda lesión en el patrimonio, en el honor, en los sentimientos, en las prerrogativas de orden afectivo o intelectual. Tal y como lo define ALVARO BUSTAMANTE LEDESMA, en su libro “La Responsabilidad Extracontractual del Estado:

” El daño en términos generales es la lesión de un interés tutelado por el derecho y causada por el comportamiento ilícito o no de una persona diferente al titular del mismo. Esta lesión puede derivarse del incumplimiento o el cumplimiento anormal de una obligación contractual y en esta hipótesis se configura el daño contractual, o bien de un comportamiento contrario a una norma constitucional, civil, penal o administrativa, así como de una conducta que sin ser violatoria de tales ordenamientos tiene el carácter de antijurídica, entendida ésta como aquella que ocasiona un perjuicio que quien lo sufre no tiene el deber jurídico de soportarlo, y en este evento se configura el daño extracontractual.

El daño puede ser causado por la acción directa de quien está obligado a restablecer el equilibrio turbado, por otras personas que están bajo su cuidado o dependencia o por las cosas o animales que le pertenecen, como prevén varias normas de nuestro Código Civil. El lesionamiento del interés tutelado puede ser material, cuando recae en bienes o cosas de tal naturaleza o inmaterial o moral si afecta bienes inasibles como el afecto, el ánimo, el honor, la tranquilidad y el goce o disfrute de la propia existencia, entre otros. Todos estos bienes materiales e inmateriales constituyen el patrimonio del ser humano y cuando se produce una lesión surge la obligación de su reparación. No estimamos atendible la diferencia que con mucha frecuencia se hace entre daños patrimoniales para designar los materiales y extrapatrimoniales para hablar de los morales, ya que acogemos la tesis de que tanto aquellos como éstos son patrimoniales por conformar el conjunto de intereses propios de una persona que protegen nuestra Constitución y la Ley.

El daño, que también se llama perjuicio, puede ser presente, pasado o futuro según el momento en que se aprecie y en relación con la ocurrencia del hecho o con su reclamación. Es presente el daño cuando se está sufriendo la consecuencia lesiva del hecho y ello puede concordar con la realización del hecho o la formulación de la reclamación; es pasado si la afección fue conjurada por quien la soportó y ésta circunstancia siempre debe predicarse en relación con la reclamación, pero nunca respecto del hecho y puede ser futuro siempre en relación con el hecho y la reclamación, cuando las consecuencias surgen en el transcurso del tiempo.

APRECIACIONES SOBRE LA CONDUCTA Y RESPONSABILIDAD DEL CAPITÁN

Es pertinente tener claro que la actividad ejecutada por el Capitán de una nave, es considerada como **actividad peligrosa**, donde la responsabilidad subjetiva radica de la diligencia y cuidado de un hombre prudente no le exime de responder.

Por el contrario, la responsabilidad es objetiva donde sus eximentes son únicamente y exclusivamente:

- Caso fortuito. Fuerza Mayor
- Culpa exclusiva de la víctima

De otra parte, y teniendo presente lo consignado en el artículo 1495 del código de Comercio "*el capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave*" (cursiva fuera de texto), de lo que se deduce que es el capitán, **única y exclusivamente** quién **ostenta la facultad de gobernar y dirigir el destino de la nave**, en consecuencia es él quien **planea y dirige** en rigor sustancial tanto la navegación del buque como las maniobras.

Caso concreto

El 28 de marzo de 2024, se presentó una situación en el Sector Cispata en el Municipio de San Antero, Córdoba, estando involucrada la nave OSSADIA, cuyo propietario y armador es Arcelio Berrio Berrick identificado con cedula de ciudadanía No. 73.154.520, respectivamente, y quien se ostenta la calidad de capitán designado por el armador de la nave señor Eladio Miguel Ávila identificado con cedula de ciudadanía No. 15.618.276. Siendo aproximadamente las 18:20 horas de la fecha de los hechos la motonave OSSADIA quedó a la deriva debido a que se presentó una falla en los motores

Ahora bien, como resultado de las pruebas documentales allegadas al plenario y practicadas al interior del proceso que la nave presentó una falla en los motores y debido a esto quedó a la deriva. Asimismo, se logra observar a folios 22-40 del expediente en cuanto a los documentos pertinentes de la embarcación que la misma cuenta con certificados de seguridad para naves deportivas o de recreo con arqueo bruto inferior o igual a 150 definitivo expedido en Cartagena el 16 de enero de 2023, con vigencia hasta el 02 de agosto del 2027, así como certificado de matrícula CP-05-1550-B, expedido en Cartagena el 23 de agosto de 2022.

- Informe de novedades control de tráfico marítimo de 28 de marzo de 2024, suscrito por el Marinero Segundo MA2MNC VASQUEZ CASAÑAS ELIAN MATEO, funcionario de la Estación de Control de Tráfico Marítimo.
- Informe meteomarino de la página oficial correspondiente al Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe para las fechas comprendidas entre el 28 y 29 de marzo de 2024.

Explicado lo anterior, se hace preciso referirnos al pronóstico de las condiciones meteorológicas y oceanográficas, situación sinóptica tiempo presente del 2023-10-28 fecha de los hechos objeto de estudio, donde conforme lo indicado por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe en el Mar Caribe se evidenció la interacción entre un sistema de baja presión ubicado al norte de Puerto Rico (1010 mbar), con una vaguada ubicada al sur del litoral colombiano (1012mbar), esto debido al tránsito de un frente frío, ubicado al noroeste del mar Caribe, los cuales están generando el flujo constante de vientos alisios frescos, en los que tiene una dirección del este

noreste, con velocidades entre 7 y 15 nudos(Fuerza 3-4) y una altura de ola significativa que oscila entre 0.7 y 1.7 metros (Mar 3-4).

Igualmente, conforme pronóstico de las condiciones meteorológicas y oceanográficas Coveñas para el 2023-10-28, área costera registró cielo mayormente despejado a parcialmente nublado con predominio de tiempo seco. Temperatura ambiente oscilara entre 26°C y 32°C. Viento dirección oeste-noroeste rolando con dirección noroeste, con velocidad de 4 a 15 nudos (fuerza 2-4); área marítima cielo mayormente despejado. Viento de dirección norte-noroeste rolando con dirección norte-noreste, con velocidad de 4 a 15 nudos (fuerza 2-4). Altura significativa de la ola oscilará entre 0.2 a 0.6 metros (Mar 2-3).

Las pruebas anteriormente transcritas permiten a esta instancia colegir en grado de certeza, que en el asunto *sub examine* no se configuró siniestro marítimo naufragio toda vez que conforme lo indicado por el funcionario controlador tráfico marítimo de turno para la fecha, a la nave se le presentaron fallas en los motores quedando a la deriva, ingresando agua a la embarcación situación que será objeto del procedimiento administrativos sancionatorio que fueren del caso si se comprobaren violaciones a las normas o reglamentos que regulan las actividades marítimas y, aunado a lo anterior no se registra que fueran necesarias actividades de reflote al respecto. En lo que concierne a la responsabilidad civil extracontractual enmarcada en la naturaleza de la responsabilidad objetiva, se ha dicho que la única forma de exonerarse de ésta es través de la probanza de uno de los siguientes eventos: 1) *fuerza mayor o caso fortuito.*, 2) *culpa exclusiva de la víctima.*, 3) *hecho de un tercero.*

Al respecto, como se mencionó la Ley 95 de 1890, señala: “Se llama fuerza mayor o caso fortuito, el imprevisto a que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los autos de autoridad ejercidos por un funcionario público. Etc.”

En ese sentido, resulta importante lo expresado por la Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia en reiteradas ocasiones, al manifestar que el principio de necesidad de la prueba se funda en la vigencia de la publicidad u contradicción de la misma y en que el conocimiento adquirido por el juez del proceso sea logrado con la intervención de las partes y con observancia del trámite previsto para los medios de convicción. Además, aseguró que ese postulado entraña dos límites para el juez: (i) positivo: que lo grava con el deber de ajustar su juicio crítico-valorativo solamente al conjunto de las probanzas incorporadas al proceso en forma legal, regular u oportuna y (ii) negativo: que le impide fundar su decisión en soporte distinto a ese caudal probatorio.

Conforme a lo anterior, la prueba como medio de convicción del juez resulta ser la misma verdad fáctica, que el juzgador como autoridad jurisdiccional del Estado declara en el marco del proceso. Por ello, la convicción de juez es la que las partes o los intervinientes dentro del proceso orientan con el propósito de que se reconozca el derecho o las pretensiones reclamadas.

Finalmente, es preciso mencionar que, al confrontar las pruebas reinantes en la presente investigación, esta instancia concluye que los hechos esencia de investigación no se configuró la ocurrencia de siniestro marítimo naufragio donde se involucre responsabilidad atribuible al capitán de la nave OSSADIA, así como, es importante resaltar que tanto el

certificado de seguridad de la embarcación como la licencia que ostenta el capitán se encontraban vigentes para el día de ocurrencia de los hechos.

En mérito de lo expuesto el suscrito Capitán de Puerto de Coveñas en ejercicio de las facultades jurisdiccionales conferidas por el Decreto Ley 2324 de 1984, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por Autoridad de la Ley,

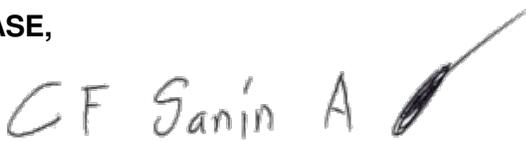
RESUELVE

ARTICULO PRIMERO: No declarar civilmente responsable de los hechos ocurridos el 28 de marzo de 2024 al señor Eladio Miguel Ávila, identificado con la cédula de ciudadanía N°. 15.618.276, en calidad de Capitán de la motonave OSSADIA con matrícula CP-05-1550-B, de acuerdo con lo expuesto en la parte motiva de esta providencia.

ARTICULO SEGUNDO: Notificar el contenido de la presente decisión a los sujetos procesales conforme establece el Decreto Ley 2324 de 1984 en concordancia con los términos establecidos en el Código General del Proceso para la notificación de autos, y el artículo 8° de la Ley 2213 de 2022.

ARTICULO TERCERO: Contra la presente proceden los recursos de reposición y subsidiario de apelación dentro de los cinco (5) días siguientes a la notificación personal o desfijación del edicto.

NOTIFÍQUESE Y CUMPLASE,



Capitán de Fragata **ALEJANDRO SANIN ACEVEDO**
Capitán de Puerto de Coveñas