

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 28 SEP 2018

Referencia: 24012014003
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 28 de febrero de 2017, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de daños materiales graves sufridos por la motonave "LIBERTY" de bandera de Sao Tomé e Príncipe, ocurrido el 5 de abril de 2014, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta No. 049 del 7 de abril de 2014 suscrita por el Comandante URR-30-111 EGUP, se puso en conocimiento al Capitán de Puerto de Puerto Bolívar de la ocurrencia del siniestro marítimo de varada o avería de la motonave "LIBERTY", el día 5 de abril de 2014, razón por la cual el día 7 de abril de 2014 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 Puerto Bolívar el día 28 de febrero de 2017 profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró responsabilidad por la ocurrencia del siniestro marítimo de avería gruesa o común de la motonave "LIBERTY" a los señores LUIS ALFREDO SALAZAR, JOSE MARÍA BADEL ACUÑA, JESÚS MOSCOTE en calidad de Capitán, Maquinista y Armador, respectivamente, y a la Agencia Marítima PARAJIMARU LTDA de la citada nave.

De igual forma declaró responsable a los señores LUIS ALFREDO SALAZAR, JOSE MARÍA BADEL ACUÑA, JESÚS MOSCOTE en calidad de Capitán, Maquinista y Armador, respectivamente, por violación a las Normas de Marina Mercante e impuso a título de sanción de treinta y seis (36) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a veintidós millones ciento setenta y seis mil pesos m/cte. (\$ 22.176.000.00), pagaderos en forma solidaria con la empresa y a la Agencia Marítima PARAJIMARU LTDA.

3. Al no interponerse recurso de apelación contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme lo establece el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2º, artículo 2º, del Decreto 5057 de 2009, esta Dirección General es competente para conocer en consulta las investigaciones por siniestros marítimos ocurridos dentro del territorio establecido en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

Dicha competencia tiene el carácter de jurisdiccional, en aplicación del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 de la Constitución Política, lo cual fue ratificado por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994 y mediante Concepto de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, con Radicado 1605, del 4 de noviembre de 2004.

ANÁLISIS TÉCNICO

El perito marítimo ALFREDO ORCASITAS CURVELO, en informe pericial rendido el día 16 de abril de 2014, (folios 30 al 34), señaló lo siguiente:

"(...)

CASUSA DE LOS ASPECTOS TÉCNICOS Y DESCRIPCIÓN DE LOS DAÑOS

El motor principal sufrió disminución de las revoluciones por minuto porque la presión del aire de sobrealimentación se fue cayendo, esto debido al ensuciamiento de los conductos de aire incluyendo el colector de aire de sobrealimentación y las incrustaciones en el refrigerador de aire por el lado del aire.

La causa principal del ensuciamiento del motor diésel fue el paso de residuos de la combustión al colector de aire de barrido a través de las lumbreras de barrido. En condiciones normales de funcionamiento el ensuciamiento puede ser insignificante. Pero en caso de combustión incompleta, acompañada de humo en el escape, el ensuciamiento experimentó un notable incremento de residuos pastosos mezclados con el aceite de lubricación de los cilindros.

Hay que hacer mucho énfasis en el caso de combustión incompleta y determinar sus posibles causas para solucionar y corregir fallas; al igual que las causas que facilitan el paso de residuos de la combustión al colector de aire de barrido (...)" (Cursiva y subraya fuera del texto)

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Conforme a lo anteriormente descrito, este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos sustanciales y procesales que dieron mérito al Capitán de Puerto de Puerto Bolívar para proferir decisión de primera instancia, a su vez hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta, así:

En cuanto a los aspectos procesales y probatorios se refiere, este Despacho evidencia que cada una de las etapas de la investigación de primera instancia, adelantadas por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Ahora bien, se estima pertinente realizar las siguientes aclaraciones sobre la existencia del siniestro marítimo de avería de la motonave "LIBERTY" declarado en primera instancia, por lo tanto se realizará el siguiente análisis:

El Decreto Ley 2324 de 1984¹, contempla como accidentes o siniestros marítimos:

"(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 fuera de texto)

A su vez, la norma en cita establece²:

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

Relacionado a lo anterior, el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, aprobado mediante Resolución MSC.255 (84) adoptada en 16 de mayo de 2008, en el capítulo 2 se establecen las siguientes definiciones:

"2.9 Siniestro marítimo: acaecimiento, o serie de acaecimientos, directamente relacionado con la explotación de un buque que ha dado lugar a cualquiera de las situaciones que seguidamente se enumeran:

- 1. la muerte o las lesiones graves de una persona;*
- 2. la pérdida de una persona que estuviera a bordo;*
- 3. la pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque;*
- 4. los daños materiales graves sufridos por un buque;*
- 5. la varada o avería de un buque, o el hecho de que se vea envuelto en un abordaje;*
- 6. daños materiales causados en la infraestructura marítima ajena al buque que representen una amenaza grave para la seguridad del buque, de otro buque, o de una persona; o*
- 7. daños graves al medio ambiente, o la posibilidad de que se produzcan daños graves para el medio ambiente, como resultado de los daños sufridos por un buque o buques. (Cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto)*

En igual sentido, la Organización Marítima Internacional en la citada Resolución define los siniestros graves de la siguiente manera:

¹Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 26

²Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 75

- "4.3 Siniestro grave: aquel que sin reunir las características del "siniestro muy grave" entraña:*
- 1. Un incendio, explosión, abordaje, varada, contacto, averías por mal tiempo, averías causadas por hielos, grietas en el casco o supuesto defecto del casco, etc., que a su vez provocan;*
 - 2. Averías estructurales que hacen que el buque no sea apto para navegar, por ejemplo, una hendidura en la obra viva, parada de las máquinas principales, averías importantes en los espacios de alojamiento, etc.; o*
 - 3. Contaminación (independientemente de la magnitud); y/o*
 - 4. Una avería que obligue a remolcar el buque o pedir ayuda a tierra". (Cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto)*

A la luz de lo dispuesto por la Organización Marítima Internacional, y conforme lo probado en el expediente el Despacho concluye con meridiana claridad que el siniestro marítimo ocurrido a la motonave "LIBERTY" el día 5 de abril de 2014, fue el de daños materiales graves sufridos por un buque, por lo tanto se revocará el primer artículo del fallo proferido en primera instancia realizando dicha precisión.

Lo anterior teniendo en cuenta, lo dispuesto en el artículo 1517 del Código de Comercio, a su tenor:

ARTÍCULO 1517. <DEFINICIÓN DE AVERÍA GRUESA>. Solo existe acto de avería gruesa o común cuando intencional y razonablemente se hace un sacrificio extraordinario o se incurre en un gasto de la misma índole para la seguridad común, con el fin de preservar de un peligro los bienes comprometidos en la navegación. (Cursiva y subrayado fuera del texto)

De la definición se puede concluir que, la "avería gruesa" es la pérdida de carga que lleva un buque, y esta puede ser intencional o accidental, por lo que no es considerado como un siniestro marítimo, en consecuencia el Despacho lo tendrá en cuenta en la parte resolutive de este proveído.

Así mismo, se procederá a realizar un análisis sobre la responsabilidad en éste, para lo cual se citaran algunas pruebas obrantes en el expediente, así:

- Declaración rendida el 29 de abril de 2014 en la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar por el señor JESÚS MOSCOTE en calidad de Armador de la nave "LIBERTY", de la cual se puede extraer lo siguiente:

"(...) el barco zarpa y siempre estamos en su ruta de navegación de Panamá hacia Puerto Bolívar, desde la salida siempre estamos monitoreándolo por el dispositivo satelital y ya por Cartagena tenemos comunicación telefónica porque ya tenemos cobertura, el barco viene navegando normal, el día 03 en las horas de la mañana en comunicación con la motonave, se nos informa que viene un poco lento porque siente la maquina como sin fuerza (...)." (Cursiva y subraya fuera del texto)

"(...) PREGUNTADO: Sírvase informar a este despacho, que tipos de mantenimientos preventivos y correctivos se les realizan al propulsor de la motonave "LIBERTY" de bandera de Sao Tomé? CONTESTO: el maquinista tiene su cronograma de mantenimientos y asistencia de hidráulicos filtros y aceite por horas de consumo. PREGUNTADO: Sírvase informar a este despacho cuando fue la última vez que le hicieron mantenimiento al propulsor de la motonave "LIBERTY" de bandera de Sao Tomé? CONTESTO: hace 8 meses. (...) (Cursiva y subraya fuera del texto)

De acuerdo a la anterior declaración, se puede concluir que en efecto el siniestro marítimo a que tuvo lugar fueron los daños materiales graves sufridos por la motonave "LIBERTY" y que esta se presentó en la ejecución de una actividad peligrosa como lo es la navegación marítima.

Asimismo, se puede colegir de las anteriores declaraciones, que la motonave "LIBERTY" zarpó de Panamá con destino Puerto Nuevo, el maquinista le comunicó al Capitán que se realizaría el cambio de culata No. 5 del motor propulsor posterior a la revisión le comenta que el problema radica en daños internos del interculer y el porta enfriador del mismo motor propulsor, debido a esa situación y no tener la herramienta necesaria para hacer la limpieza que se iba a hacer en esa parte imposibilitándole al Capitán a entrar por sus propios medios razón por la cual se le informa al Armador de la novedad.

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 causal³.

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 ella⁴.

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.

Ahora bien, al referirse sobre las causas que pudieron haber originado el presente siniestro, se hace necesario citar apartes de la declaración del señor JOSÉ MARIA ABDEL ACUÑA en condición de Maquinista de la motonave "LIBERTY", quien fue el que manejo la novedad del daño del motor y el cual sostuvo lo siguiente:

"(...) nosotros salimos el 28 de febrero de Panamá hacia Puerto Bolívar, antes de salir siempre yo tengo esa costumbre de prender máquina y darle adelante y atrás, zarpamos y veníamos navegando en condiciones normales y el día 3 de abril yo solté mi guardia a las 6:00am y a las

³ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005. M.P. Pedro Octavio Munar Cadena.

⁴ 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

8:30 a 9:00 el compañero me fue a avisar que la maquina estaba bajando potencia, y no daba fuerza y estaba calentándose un poquito el cabezote No. 5, yo baje y revise, desaire creyendo que era inyección y bajo la temperatura y seguimos avanzando, el día 3 salió la anomalía y paramos máquinas para revisar el cabezote, miramos y procedí a cambiarlo por uno que tenía ahí, prendimos máquinas pero el motor perdió potencia, y no daba fuerza, eso fue cerca de Riohacha, el día 4 escuchamos que venía subiendo la motonave "POLA I" y solicitamos apoyo para remolcarnos hasta la boya de mar al frente de Bahía Portete, de ahí deje que enfriara y me puse a hacerle revisión al motor, cuando me di cuenta que el porta enfriador que es el que le manda aire al motor estaba obstruido y los coolers de enfriamiento de aguadulce y de mar estaba obstruidos, tapados, tapados. Yo les hice una limpieza para ver si podíamos arreglarlo y entrar por nuestros propios medios pero en vista que la maquina no daba potencia (...) (Cursiva y Subraya fuera del texto)

Por otra parte, obra dictamen pericial suscrito por el señor ALFREDO ORCASITAS CURVELO, el cual al realizar un análisis técnico de los equipos y del daño presentado, determinó lo siguiente:

"(...) El motor principal sufrió una disminución de las revoluciones por minuto porque la presión del aire de sobrealimentación se fue cayendo, esto debido al ensuciamiento de los conductos del aire incluyendo el colector de aire de sobrealimentación y las incrustaciones en el refrigerador de aire por el lado del aire (...)" (Cursiva y subraya fuera del texto)

Como consecuencia de lo anterior se presentaron las siguientes reparaciones:

- Se debe proceder a hacer un "overhaul" completo al motor diésel de dos tiempos y válvula de escape en las ocho culatas.
 - Calibración de los ocho inyectores
 - Limpieza de los filtros de aire de la turbosoplante y refrigerador de aire del colector de barrido
 - Desmontaje de los ocho pistones para revisar y en caso de ser necesario cambiar los anillos que se encuentren desgastados, pegados o rotos.
 - Revisión de las toberas lubricación de los ocho cilindros
 - Calibración de las ocho camisas y revisión para ver si presentan rayado vertical por encima de las lumbreras de admisión.
 - Desmontaje y revisión de las válvulas de escape de las ocho culatas
 - Rutina de limpieza del colector del aire de barrido.
- (...)

Ahora bien, conforme a lo declarado por el maquinista y lo señalado por el perito en su informe es claro que la falla que generó la avería en la maquina principal se presentó por el ensuciamiento en los conductos del aire, y del motor diésel fue por el paso de residuos de la combustión al colector de aire a través de las lumbreras de barrido, lo cual impedía que la maquina siguiera funcionando con normalidad, por lo que fue necesario el remolque hacia puerto y así solucionar la novedad.

Por otra parte al analizar la conducta náutica desplegada por el Capitán y el maquinista en su decisión de parar máquinas y solicitar apoyo para recalcar en el puerto de Puerto Bolívar, y atendiendo a lo señalado por el perito en su dictamen, la falla era de difícil reparación en el mar debido a que fue un daño interno que afectaba piezas de difícil desmonte y reemplazo y no contaba con la herramienta adecuada para realizar la reparación. De modo que se puede aducir que la determinación adoptada fue la más propicia y conveniente para la situación a la que estaba enfrentando y en aras de prevenir mayores perjuicios en la maquinaria, preservar la seguridad de

la navegación y proteger la vida humana en el mar, se estima correcta la actuación que realizada por el Capitán.

El Despacho encuentra importante referirse a la figura del Maquinista, por ello se citará el contenido el artículo 11 del Decreto 1597 de 1988, la cual dispone lo siguiente:

"El personal de Máquinas está constituido por los tripulantes cuyas actividades están directamente relacionadas con la operación mantenimiento y conservación de la maquinaria propulsora y auxiliar, encuéntrese instalada dentro de la sala principal de máquinas, o fuera de ella. Este personal depende directamente del Maquinista Jefe y comprende, tanto al personal de propulsión como al personal auxiliar de ingeniería (electricistas, mecánicos de refrigeración, etc.) y los mecánicos de cubierta." (Cursiva fuera de texto)

Al tenor de la citada norma, es claro que el personal de máquinas está conformado por la tripulación de la nave que entre sus actividades estén relacionadas con la maquinaria, sea cual sea la organización interna. Siendo la responsabilidad de estos todo lo relacionado con el funcionamiento seguro y continuado de la máquina. No obstante, es preciso indicar sobre el jefe de máquinas que aunque éste tiene facultades de control y decisión sobre el departamento de máquinas, la responsabilidad final y principal recae sobre el Capitán, debido a que no se puede perder de vista que la dependencia de toda la tripulación emana de él, como jefe supremo a bordo de la nave que gobierna y responsable directo por todo lo que suceda mientras este en el desempeño de su cargo.

Por esta razón se procederá a modificar el artículo segundo de la decisión de primera instancia, excluyendo de responsabilidad al maquinista por la ocurrencia del siniestro marítimo.

Así las cosas, conforme a las pruebas obrantes en la investigación el Despacho se permite concluir que las circunstancias que rodearon el siniestro marítimo de daños materiales sufridos por la motonave "LIBERTY" fueron como consecuencia de la no realización de las verificaciones pre zarpe, pues el hecho que la nave contara con los certificados vigentes no excluye al Capitán de cerciorarse de las condiciones que se encuentre la nave antes de hacerse al mar tal y como lo establece el numeral 1 del artículo 1501 del Código de Comercio. Por lo tanto el Despacho procederá a declarar la responsabilidad civil al señor LUIS ALFREDO SALAZAR en la ocurrencia del siniestro marítimo de daños materiales sufridos por la motonave "LIBERTY".

Así mismo, conforme lo establece el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, dentro de las investigaciones por siniestro marítimo se puede 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 en el asunto objeto de análisis se comprobó la vulneración de normas de Marina Mercante establecida en el numeral 1 del artículo 1501 del Código de Comercio.

Sin embargo, el señor LUIS ALFREDO SALAZAR Capitán de la nave "LIBERTY", en la declaración rendida el 29 de abril de 2014 en la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar manifiesta que:

"(...)El día 3 de abril de 2014 continuamos fondeados en posición Latitud 11° 36' 501'' N con 76° 00' 052'' W, se realizan trabajos de cambio de culata No. 5 del motor propulsor pensando



que esa era la anomalía y por la pérdida de fuerza del motor propulsor, me comenta nuevamente el jefe de máquinas que el problema radica en daños internos en el interciler, y el porta enfriador del mismo motor propulsor, debido a esa situación y no tener la herramienta necesaria para hacer la limpieza que se iba a hacer en esta parte.(...)" (Cursiva y subrayado fuera del texto)

Por lo anterior, se evidencia que el Capitán hizo todo lo que estuvo a su alcance para poder reparar los daños que la nave presentaba, sin embargo al no tener la herramienta necesaria solicitaron apoyo de un remolcador para poder ingresar a puerto.

En concordancia con lo establecido en el literal F del numeral 2 del Artículo 81 del Decreto-Ley 2324 de 1984 se modificará la sanción impuesta en el fallo de primera instancia disminuyéndola en un cincuenta por ciento (50%) teniendo en cuenta que en nuestra base de datos no se registra antecedentes, a su tenor literal:

(...)

Artículo 81. Aplicación de las sanciones. Para la aplicación de las sanciones o multas se tendrá en cuenta las reglas siguientes:

2. Son atenuantes:

f) El efectuar labores o actos que contribuyan a minimizar o disminuir los daños perjuicios ocasionados o que se puedan ocasionar por el accidente o siniestro marítimo de que se trate. En estas circunstancias, las sanciones se disminuirán en un cincuenta por ciento (50%). Se sancionarán con mayor severidad aquellas infracciones que pongan en peligro la seguridad de las personas, de las naves, de los artefactos navales o plataformas, de la carga transportada y/o las instalaciones portuarias. (Cursiva y subrayado fuera del texto)

En virtud de lo anterior, la multa quedara en dieciocho (18) salarios mínimos legales mensuales vigentes equivalentes a trece millones doscientos setenta y ocho mil novecientos seis pesos m/cte (\$ 13.278.906), conforme al salario mínimo legal mensual vigente a la fecha del fallo de primera instancia.

Finalmente, es claro que en la decisión de primera instancia no se realizó el avalúo de los daños que sufrió la nave como consecuencia del siniestro marítimo, hecho que en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984 debe contemplarse en la decisión.

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

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- REVOCAR el artículo primero de la decisión del 28 de febrero de 2017, emitida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar con fundamento en la parte considerativa de este proveído

ARTÍCULO 2°.- MODIFICAR el artículo segundo de la decisión del 28 de febrero de 2017, emitida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, la cual quedará así:

"Declarar responsable civilmente por la ocurrencia del siniestro marítimo de daños materiales graves sufridos por la motonave "LIBERTY" de bandera Sao Tomé e Príncipe, al señor LUIS ALFREDO SALAZAR, identificado con la cédula de ciudadanía No. 72.041856 de Barranquilla, en su condición de Capitán de la citada nave, con fundamento en lo expuesto en la parte motiva del presente proveído."

ARTÍCULO 3°.- MODIFICAR el artículo tercero de la decisión del 28 de febrero de 2017, emitida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, la cual quedará así:

"Declarar que como consecuencia de los hechos existió infracción a las normas de Marina Mercante relativas a la navegación y a la seguridad de la vida humana, y en consecuencia declarar responsable al señor LUIS ALFREDO SALAZAR identificado con cédula de ciudadanía N°. 72.041.856 de Barranquilla en calidad de Capitán de la nave "LIBERTY" y solidariamente responsables al señor JESÚS MOSCOTE identificado con cedula de ciudadanía No. 84. 032.385 en calidad de Armador y a la Agencia Marítima PARAJIMARU LTDA identificada con NIT 839.000441-9, de la citada nave."

ARTÍCULO 4°.- MODIFICAR el artículo cuarto de la decisión del 28 de febrero de 2017, emitida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, la cual quedará así:

"IMPONER a título de sanción al señor LUIS ALFREDO SALAZAR, identificado con cédula de ciudadanía No. 72.041.856 de Barranquilla, en condición de Capitán de la motonave "LIBERTY", multa correspondiente a dieciocho (18) salarios mínimos mensuales legales vigentes, suma equivalente a trece millones doscientos setenta y ocho mil novecientos seis pesos m/cte (\$ 13.278.906), pagadero de forma solidaria con el señor JESÚS MOSCOTE identificado con cedula de ciudadanía No. 84. 032.385 en calidad de Armador y a la Agencia Marítima PARAJIMARU LTDA con NIT No. 839.000.441-9 de la citada nave, suma que 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 5°.- CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión del 28 de febrero de 2017, emitida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar con fundamento en la parte considerativa de este proveído

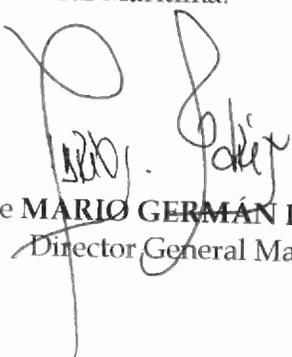
ARTÍCULO 6°. NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar el contenido de la presente decisión al señor LUIS ALFREDO SALAZAR, en condición de Capitán de la motonave y al señor JESÚS MOSCOTE en calidad de Armador de la nave "LIBERTY", y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 7°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 8°.- Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar 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.

28 SEP 2018


Vicealmirante **MARIO GERMÁN RODRÍGUEZ VIERA**
Director General Marítimo