

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

18 DIC 2016

Referencia: 24012013001  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 31 de marzo de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "ALEXANDER I" de bandera de Honduras, ocurrido el 13 de enero de 2013, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. El Capitán de Puerto de Puerto Bolívar tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "ALEXANDER I", el día 13 de enero de 2013, razón por la cual el día 13 de enero de 2013 decretó la apertura de la investigación, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos y fijó fecha para la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
2. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar el día 31 de marzo de 2016 profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "ALEXANDER I" al señor ELEAZAR EDUARDO CUESTA COCHE en su condición de Capitán, al señor ALEXIO IGUARAN en condición de Armador y solidariamente a la Agencia Marítima PARAJIMARU, agente marítimo de la citada nave.

Así mismo, lo declaró responsable por violación de Normas de Marina Mercante, e impuso a título de sanción multa de un (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de SEIS MILLONES CIENTO SESENTA MIL pesos m/cte. (\$ 6.160.000.00), pagaderos en forma solidaria con el señor ALEXIO IGUARAN, en condición de Armador y la Agencia Marítima PARAJIMARU LTDA, Agencia Marítima de la citada nave.

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.

12

## 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 CÚRVELO, en informe pericial rendido el 16 de enero de 2013, (folios 18 al 22), señaló lo siguiente:

### *"3. CAUSA DE LOS ASPECTOS TECNICOS Y DESCRIPCION DE LOS DAÑOS*

*La causa de la rotura de los 06 tornillos pasantes del clutch de embrague, es por fatiga del material, uno de los tornillos se fracturó y los restantes al tener que hacer más esfuerzo, soportaron más carga y se fueron partiendo sucesivamente hasta que se partió el ultimo y el clutch quedo desconectado del volante del motor principal.*

*Motor de arranque del motor principal. La causa es la desintegración del cable que conecta las bobinas inductoras al porta escobillas y su deterioro total por la sanidad del medio ambiente.*

### *8. CONDUCTA TÉCNICA DE LAS PERSONAS INVOLUCRADAS*

*La conducta técnica tanto del maquinista como del capitán de la embarcación fue la acertada, al tomar las decisiones correspondientes que no pusieran en riesgo el buque ni su tripulación y solicitaron remolque al queda a la deriva para regresar a su puerto de origen, Puerto Nuevo.*

### *9. CONCEPTO FINAL DEL PERITO*

*Los daños en el motor principal fueron de orden mecánico y eléctrico, los cuales fueron debidamente subsanados, manteniéndose las condiciones de operaciones dentro de los rangos normales de funcionamiento. Por lo cual me permito conceptuar que el motor principal opera normalmente y, me permito sugerir al señor Capitán de Puerto se expida zarpe a la embarcación. (...)" (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 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:

1. Del material probatorio, se comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "ALEXANDER I" al puerto de Puerto Bolívar, ocurrida el día 13 de enero de 2013, cuando la nave se desplazaba desde Puerto Nuevo, hasta Aruba (Art. 26 Decreto Ley 2324 de 1984).
2. De la revisión de la decisión de primera instancia se extrae lo siguiente:

El fallador de primera instancia declaró ilegítima la arribada forzosa de la motonave "ALEXANDER I" a cargo del Capitán de la nave señor ELEAZAR EDUARDO CUESTA COCHE, debido a que no se probó el elemento exonerativo de responsabilidad de la fuerza mayor o caso fortuito, por cuando se que el Capitán de la nave no se cercioro de las condiciones de navegabilidad en las cuales zarpaba.

Conforme lo anterior, es pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

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

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

A su turno, el artículo 1541 de la norma ibídem, prevé:

*"La arribada forzosa es legítima o ilegítima: La legítima es la que procede en caso fortuito inevitable, e ilegítima la que trae su origen de dolo o culpa del capitán. La arribada forzosa se presumirá ilegítima. En todo caso, la Capitanía de Puerto investigará y calificará los hechos".*

De lo anterior y sobre el caso en concreto, se evidencia la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "ALEXANDER I", pues entró al puerto de Puerto Bolívar sin estar autorizada para ello.

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

En declaración de los hechos en audiencia pública, el señor ELEAZAR CUESTA COCHE, en condición de Capitán de la motonave "ALEXANDER I", relató lo sucedido de la siguiente manera:

*"A la altura aproximadamente de Punta Gallinas, el motor quedó sin clutch, al verificar lo anterior, se comprobó que unos tornillos de unión entre el clutch y la maquina se habían partido, se procedió a hacer la reparación en altamar, cuando todo se creía listo, al darle arranque a la máquina, se notó como si hubiera batería descargada, se siguió haciendo lo mismo y se comprobó que el motor de arranque tenía un daño interno en sus bobinas, a partir de ese momento quedamos a la deriva, solicitando ayuda, que luego fue asistida por la motonave orca, al mando del Capitán Moisés Campo, dicha ayuda se hizo efectiva el lunes en la mañana y nos trajo remolcados desde bahía hondita aproximadamente, hasta puerto nuevo (...)" (Cursiva fuera de texto)*

De otro lado, obra declaración por parte del señor NEMESIO SIERRA, en condición de Jefe de Máquinas "ALEXANDER I", en el cual se refirió a las acciones desplegadas una vez sucedieron las novedades:

*"Bajamos al cuarto de máquinas y soltamos para verificar el daño, reemplazamos los tornillos del clutch que se partieron, por tornillos nuevos y lo armamos otra vez"* (Cursiva fuera de texto)

Al ser interrogado por cuándo fue la última vez en la cual se sometió a mantenimiento la nave, asintió:

*"En el mes de agosto de 2012."*

Asimismo, con respecto a la periodicidad en la cual se realizaban dichos mantenimientos, contestó:

*"Aproximadamente cada seis meses."*

Las anteriores declaraciones permiten colegir que el día 13 de enero de 2013, el buque carguero "ALEXANDER I" zarpó de Puerto Bolívar con destino Aruba, sin embargo al estar a la altura de Punta Gallinas se presentó una novedad en la máquina, por lo que se realizó una reparación en altamar, la cual no tuvo efectos esperados pues la maquina no encendió y quedó a la deriva. Lo que obligó al Capitán a tomar la determinación de comunicarse con guardacostas para solicitar apoyo, el cual posteriormente fue remolcado por la motonave "ORCA" hasta el puerto del cual zarparon.

De la misma forma, al darse cuenta de la situación procedió el jefe de máquinas a verificar la situación, denotando que los tornillos del clutch se fracturaron y procedieron a su respectivo reemplazo.

Con respecto a lo anterior, en dictamen pericial el señor ALFREDO ORCASITAS CÚRVELO indicó lo siguiente:

### *"3. CAUSA DE LOS ASPECTOS TECNICOS Y DESCRIPCION DE LOS DAÑOS*

*La causa de la rotura de los 06 tornillos pasantes del clutche de embrague, es por fatiga del material, uno de los tornillos se fracturó y los restantes al tener que hacer más esfuerzo, soportaron más carga y se fueron partiendo sucesivamente hasta que se partió el ultimo y el clutche quedo desconectado del volante del motor principal.*

*Motor de arranque del motor principal. La causa es la desintegración del cable que conecta las bobinas inductoras al porta escobillas y su deterioro total por la sanidad del medio ambiente.  
(...)*

### *9. CONCEPTO FINAL DEL PERITO*

*Los daños en el motor principal fueron de orden mecánico y eléctrico, los cuales fueron debidamente subsanados, manteniéndose las condiciones de operaciones dentro de los rangos normales de funcionamiento. Por lo cual me permito conceptuar que el motor principal opera normalmente y, me permito sugerir al señor Capitán de Puerto se expida zarpe a la embarcación. (...)"* (Cursiva y subraya fuera de texto)

Así las cosas, se puede concluir que la causa que obligó a la nave a retornar a Puerto Bolívar, radicó en la rotura de los seis tornillos pasantes del clutch de embrague y como consecuencia de la fatiga del material, uno de los tornillos se fracturó por lo cual los demás tornillos soportaron mar carga generando su quebrantamiento, quedando desconectado el clutch del volante del motor principal. De la misma forma fue imposible el encendido del motor, por cuanto el motor de arranque del motor principal tenía el cable que conecta las bobinas inductoras al porta escobillas deteriorados.

En este punto, es imperioso citar el contenido el artículo 11 del Decreto 1597 de 1988 el 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 auxilia, encuéntrase 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 que para el caso bajo examen sería el señor NEMESIO SIEERRA tenía a su cargo labores de operación del mantenimiento y conservación de la maquinaria propulsora y auxiliar, de la misma forma es su responsabilidad todo lo relacionado con el funcionamiento de todos los equipos mecánicos de la nave, por ende asume el compromiso de mantener el funcionamiento seguro y continuado de la misma. No obstante, es importante señalar que, aunque el jefe de máquinas tiene facultades de control y decisión sobre el departamento de máquinas, la responsabilidad final y principal recae en cabeza del Capitán, debido a que no hay que perder de vista que la dependencia de toda la tripulación emana de él, como jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave<sup>1</sup>.

Lo anterior encuentra soporte en lo preceptuado por la norma *ibídem*, la cual consagra en el numeral 3 del artículo 40, por el cual se establecen las funciones y obligaciones del Capitán:

*"Es, en todo momento y circunstancia, responsable directo por la seguridad de la nave, su carga y las personas a bordo. Cuando lleve Práctico a bordo y considere que las indicaciones o instrucciones de éste son peligrosas para la seguridad de la nave, otras naves cercanas, o las instalaciones portuarias y costeras, se apartará de dichas instrucciones y ordenará personalmente la maniobra o navegación, relevando al Práctico en sus funciones parcial o totalmente, y dejando en tales casos constancia de ello en el diario de navegación." (Cursiva, subraya y negrilla fuera de texto)*

Asimismo, el artículo 1501 del Código de Comercio establece dentro de sus funciones y obligaciones, la siguiente:

*"1) Cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va a emprender. (...)" (Cursiva fuera de texto)*

En concordancia con lo dispuesto en la citada norma, el señor ELEAZAR CUESTA COCHE como Capitán de la motonave "ALEXANDER I" debía verificar el estado general de toda la nave a fin de garantizar la seguridad de la nave, la tripulación y la carga; así como evitar el quedar a la deriva y

<sup>1</sup> Código de Comercio, Artículo 1495.

tener que retornar al Puerto de origen, más aun cuando se pudo evidenciar que el punto donde quedaron sin maquinas fue a la altura de Punta Gallinas, a unas escasas millas de haber zarpado.

Así las cosas, se puede colegir que las circunstancias que rodearon la mencionada arribada forzosa no se encuentran en situaciones inesperadas (*caso fortuito o fuerza mayor*), por cuanto pudieron ser previsibles en la medida de que se efectuara una verificación del estado de la maquina antes de zarpar y ser corregidos en puerto para evitar un arribo no programado y quedar a la deriva.

Sobre el anterior aspecto, la jurisprudencia<sup>2</sup> ha indicado que son requisitos ineludibles para configurar un caso fortuito o fuerza mayor, los siguientes:

*"(...) Los dos presupuestos -ex lege- que estereotipan, como unidad conceptual y como sinonimia legal, al caso fortuito o fuerza mayor, son la imprevisibilidad y la irresistibilidad del acontecimiento...,*

*Respecto de la primera de esas exigencias, consideró que "[l] (sic) a imprevisibilidad, rectamente entendida, no puede ser desentrañada -en lo que atañe a su concepto, perfiles y alcance- con arreglo a su significado meramente semántico, según el cual, imprevisible es aquello 'Que no se puede prever', y prever, a su turno, es 'Ver con anticipación' (Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española), por manera que aplicando este criterio sería menester afirmar que es imprevisible, ciertamente, el acontecimiento que no sea viable contemplar de antemano, o sea previamente a su gestación material (contemplación ex ante)... Si se aplicase literalmente la dicción en referencia, se podría llegar a extremos irritantes, a fuer (sic) que injurídicos, habida cuenta de que una interpretación tan restrictiva haría nugatoria la posibilidad real de que un deudor, según el caso, se liberara de responsabilidad en virtud del surgimiento de una causa a él extraña, particularmente de un caso fortuito o fuerza mayor (...)" (Cursiva fuera de texto).*

Respecto al criterio de irresistibilidad, la mencionada sentencia expresó lo siguiente:

*"(...) Aquel estado predicable del sujeto respectivo que entraña la imposibilidad objetiva de evitar ciertos efectos o consecuencias derivados de la materialización de hechos exógenos -y por ello a él ajenos, así como extraños en el plano jurídico- que le impiden efectuar determinada actuación, lato sensu. En tal virtud, este presupuesto legal se encontrará configurado cuando, de cara al suceso pertinente no pueda o pudo evitar, ni eludir sus efectos<sup>3</sup> (...)"*, (Cursiva y subraya fuera de texto).

Por lo anterior, al realizar el cotejo entre la mencionada tesis jurisprudencial con el acervo probatorio recolectado, se puede entrever que las circunstancias que rodearon el siniestro no constituyen 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 (...)"* (Cursiva fuera de texto). Por esta razón le correspondía al Capitán de la motonave "ALEXANDER I", desvirtuar dicha presunción probando la ocurrencia de un caso fuerza mayor irresistible e inevitable, o demostrar alguna causal de exoneración de responsabilidad, circunstancias que no se demostró en las pruebas recaudadas en el proceso, razón por la que el Despacho respaldará la decisión del fallador de primera instancia confirmando la responsabilidad civil declarada al señor ELEAZAR CUESTA COCHE en condición de Capitán.

<sup>2</sup> Corte Suprema de Justicia en sentencia del 27 de febrero de 2009, magistrado ponente Arturo Solarte Rodríguez

<sup>3</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Magistrado Ponente Arturo Solarte Rodríguez, 27 de febrero de 2009.

1002

Por otra parte, con respecto a la declaración de responsabilidad al señor ALEXIO IGUARAN en condición de Armador de la motonave, es necesario realizar señalar que a este es posible endilgarle responsabilidad en los hechos en la medida de que su labor como persona que apareja, pertrecha y expide a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan<sup>4</sup>, por lo tanto es su obligación mantener en buena condición la nave para que el Capitán al momento de operarla no tenga inconvenientes a lo largo de la navegación.

Ahora bien, se evidencia que en el fallo de primera instancia se declaró la responsabilidad civil del señor ALEXIO IGUARAN, en condición de Armador de la nave por la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "ALEXANDER I" al respecto se debe precisar que para el Despacho es claro que la citada responsabilidad recae sobre el Capitán de la nave, es decir, el señor ELEAZAR CUESTA COCHE.

En virtud de ello, se realizará la modificación del artículo segundo de la decisión de primera instancia, toda vez que, apreciadas las pruebas obrantes en el proceso, no se evidencia responsabilidad alguna en la ocurrencia de los hechos investigados por parte del Armador, más aun cuando al ser interrogado en audiencia pública al Capitán si ha recibido todos los apoyos respectivos por parte del armador cuando han sido requeridos mantenimientos preventivos o correctivos para la maquinaria, contestó afirmativamente.

Asimismo, en referencia a la solidaridad del Agente Marítimo establecida en el Código de Comercio<sup>5</sup>, se debe hacer la claridad que la solidaridad respeta única y exclusivamente en relación al pago de la multa y no a la responsabilidad civil del siniestro marítimo. Por lo tanto, se excluirá de la responsabilidad declarada en primera instancia al Agente Marítimo.

3. Así mismo, con respecto a las posibles violaciones a las normas de Marina Mercante, se tiene que el señor ELEAZAR CUESTA COCHE, como Capitán de la motonave "ALEXANDER I" no se cercioró de las condiciones de navegabilidad en las que se encontraba la nave para la navegación que iba a emprender, conforme lo establece el Código de Comercio en su artículo 1501, numeral 1.

Similar a ello, se evidencia la transgresión del numeral 17 del aludido artículo que establece la obligación de llevar a bordo el libro de navegación o bitácora, teniendo en cuenta que en audiencia el Capitán en su declaración al ser interrogado si llevaba a bordo libro de bitácora, indicó: "No."

En consecuencia de lo anterior se declarará la responsabilidad por Violación a las Normas de Marina Mercante al señor ELEAZAR CUESTA COCHE del Capitán de la nave "ALEXANDER I".

Sin embargo, es necesario delimitar lo respectivo a las Violaciones a las normas de Marina Mercante, partiendo de la base de que la responsabilidad que se declara es administrativa y la cual solo es posible endilgarle a la persona jurídica o natural que infringió la norma, situación distinta a la responsabilidad solidaria que predica Código de Comercio<sup>6</sup> para que pueda tener asidero en la responsabilidad administrativa debe tratarse de una obligación susceptible de valoración económica, verbigracia las multas.

<sup>4</sup> Código de Comercio, Artículo 1473.

<sup>5</sup> Código de Comercio, Artículo 1492, Numeral 8.

<sup>6</sup> Código de Comercio, Artículo 1478, numeral 2.

Código de Comercio, Artículo 1479.



Al respecto, la doctrina ha indicado lo siguiente:

*"(...) es imposible que una sanción de otro tipo pueda ser saldada por uno de los individuos y luego pueda aquel que la saldó repetir contra los demás. Es decir, existe una imposibilidad de cuantificar las otras sanciones administrativas que no tienen una traducción económica, y por ende, no es posible que aquellos que asumieron la obligación exijan la devolución a los otros autores de la infracción (...)"*<sup>7</sup>

Por ello, en lo que a esto concierne, la solidaridad del Armador señor ALEXIO IGUARAN y el agente marítimo - Agencia Marítima PARAJIMARU LTDA., se predicará en relación al pago de la multa y no a la responsabilidad (acción u omisión) que originó la infracción, la cual corresponde única y exclusivamente a aquel que la haya cometido.

4. Ahora bien, es claro que el fallador de primera instancia no se refirió al avalúo de los daños que sufrió la nave como consecuencia de la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "ALEXANDER I", hecho que en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984 debe contemplarse en la decisión.

No obstante, no obra dentro del expediente de la referencia prueba en la cual se relacione el valor de los daños ocasionados con el siniestro, en consecuencia, atendiendo al 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.

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

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR** el artículo segundo de la decisión del 31 de marzo de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído, el cual quedará así:

"DECLARAR civilmente responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "ALEXANDER I", al señor ELEAZAR EDUARDO CUESTA COCHE, identificado con cedula de ciudadanía No. 7.452.093 de Barranquilla, en su condición de Capitán de la citada nave, con fundamento en lo expuesto en la parte motiva del presente proveído."

**ARTÍCULO 2°.- MODIFICAR** el artículo tercero de la decisión del 31 de marzo de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído, el cual quedará así:

"DECLARAR administrativamente responsable al señor ELEAZAR EDUARDO CUESTA COCHE, identificado con la cédula de ciudadanía No. 7.452.093 de Barranquilla, en condición de Capitán de la motonave "ALEXANDER I" por incurrir en violación a las normas de Marina Mercante en el siniestro marítimo de arribada forzosa de la citada motonave, con fundamento en lo expuesto en la parte motiva del presente proveído."

**ARTÍCULO 3°.- MODIFICAR** el artículo cuarto de la decisión del 31 de marzo de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído, el cual quedará así:

<sup>7</sup> Citado por RAMÍREZ, MARÍA. (2008). Consideraciones de la Corte Constitucional acerca del Principio de Culpabilidad en el ámbito sancionador Administrativo. Colombia. Universidad del Norte.

12



"IMPONER a título de sanción al señor ELEAZAR EDUARDO CUESTA COCHE, identificado con cedula de ciudadanía No. 7.452.093 de Barranquilla, en condición de Capitán de la motonave "ALEXANDER I" multa equivalente a diez (10) salarios mínimos mensuales legales vigentes, que asciende a la suma de seis millones ciento sesenta mil pesos m/cte. (\$ 6.160.000.00), pagaderos solidariamente con el señor ALEXIO IGUARAN, identificado con la cedula de ciudadanía No. 12.536.235 en condición de Armador de la aludida motonave y la Agencia Marítima PARAJIMARU LTDA. identificada con NIT. 839.000.441-9, en condición de Agencia Marítima de la motonave "ALEXANDER I", la cual deberá ser consignada en la cuenta corriente No. 05000249, del Banco Popular, código rentístico 1212-75, a favor de la Dirección del Tesoro Nacional, a partir del día siguiente de la ejecutoria del presente proveído."

**ARTÍCULO 4°.- CONFIRMAR** los artículos restantes de la decisión del 31 de marzo de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

**ARTÍCULO 5°.** **NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar el contenido de la presente decisión al señor ELEAZAR EDUARDO CUESTA COCHE, Capitán de la motonave "ALEXANDER I", al señor ALEXIO IGUARAN en condición de Armador de la citada motonave y a la Agencia Marítima PARAJIMARU LTDA., y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**ARTÍCULO 6°.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 7°.-** 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.

13 DIC 2016



Vicealmirante **PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ**  
Director General Marítimo