

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

19 DIC 2017

Referencia: 11012013006

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 29 de mayo de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de naufragio de la motonave "SANTA ANA Y" de bandera de colombiana, ocurrido el 4 de junio de 2013, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El Capitán de Puerto de Buenaventura tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "SANTA ANA Y" el día 6 de junio de 2013, razón por la cual el día 17 de junio 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 Buenaventura el día 29 de mayo de 2015 profirió decisión de primera instancia, a través de la cual exoneró de responsabilidad por la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "SANTA ANA Y" al señor JAIMEN ESTUPIÑAN GONZALEZ en su condición de Capitán de la citada motonave. Asimismo, se determinó que incurrió en violación a las Normas de Marina Mercante.
3. Al no interponerse recurso de apelación contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Buenaventura 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

No se realizó informe pericial dentro del presente asunto, sin embargo, de la revisión de las pruebas obrantes en el expediente se evidencia que los hechos ocurrieron con ocasión a una vía de agua en el casco, la cual no pudo ser controlada con los medios que contaba la nave.

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 Buenaventura 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 Buenaventura, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

1. Ahora bien, se estima pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

Del material probatorio, se comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "SANTA ANA Y" de bandera colombiana, ocurrido el 4 de junio de 2013, (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 exoneró de responsabilidad al señor JAIMEN ESTUPIÑAN GONZALEZ, Capitán de la motonave "SANTA ANA Y", debido a que se desvirtuó la presunción de culpa que pesa sobre el Capitán en la actividad peligrosa de la navegación al determinar que se presentó un evento de fuerza mayor o caso fortuito.

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

Acta de protesta suscrita por el señor JAIMEN ESTUPIÑAN GONZALEZ, en condición de Capitán de la motonave "SANTA ANA Y", en la cual informó lo sucedido de la siguiente manera:

"(...) la agencia marítima diligenció zarpe con destino a faena de pesca blancas aguas jurisdiccionales de Colombianas zonas 2 y 3, bajo el número CP-01-1519-N-13 de fecha mayo 31 del año en curso. Hechos: el día 04 de junio saliendo a las 15:00, cuando nos encontrábamos en la posición Latitud 04° 12 Longitud 78° 16', se rompe el casco del barco, empezamos a achicar con la motobomba portátil, aproximadamente unas dos (02) horas, se dañó la motobomba, empezamos a tomar más fuerza el agua dentro del barco, donde accione el botón de pánico de alarma en el dispositivo satelital, preparamos una balsa salvavidas con remesa, botiquín, agua, equipos de radio, fuera del bote salvavidas, obtuvimos comunicación con la motonave OLIMPYA, donde le explique la situación que teníamos, procediendo a llegar hasta donde nos encontrábamos,

hay

llegando a las 22.30 del día, e intento remolcar el barco a la orilla más cercana, pero fue imposible porque la motonave "SANTA ANA Y" ya estaba con el agua en la cubierta (...)" (Cursiva fuera de texto)

De acuerdo a la cita acta de protesta, se puede concluir que en efecto el siniestro marítimo a que tuvo lugar fue el naufragio de la motonave "SANTA ANA Y" 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 causal¹.

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 ella².

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.

Señalado lo anterior, y continuando con la versión de los hechos suministrada por el Capitán de la motonave "SANTA ANA Y", es necesario citar declarado en audiencia celebrada el día 24 de junio de 2013 y en la cual señaló lo siguiente:

"El día cuatro terminamos de sacar los equipos de pesca, a las 11 y diez de la mañana terminamos de recoger el equipo de pesca, pero nuestra faena fue mala y corrimos más al este. Entre dos y media y tres de la tarde del mismo día me dan la voz que está entrando agua al barco, entre el maquinista y el marinero me dicen que le está entrando agua al barco, no tengo presente cuál de los marineros que me dio la voz de alarma. No tengo posición, más o menos estábamos al frente de Charambirá, entonces comenzamos a achicar con la motobomba portátil ya dando la vuelta para regresarnos. La motobomba se daña a las dos horas de trabajar, ahí fue cuando accionamos el sistema de alarma de pánico VMS, ya no había más nada que hacer, el agua fue tomando más fuerza, no sabíamos por dónde entraba el agua, el barco es forrado por dentro, no es fibra si no en madera, entonces no supimos por donde era el roto del barco, no sentimos ningún golpe; apagamos la maquina propulsora para prevenir

¹ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005. M.P. Pedro Octavio Munar Cadena.

² 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

que se fuera a romper, porque si le entraba agua al motor se rompe, pero ahí ya no había caso. Creo que el agua estaba entrando por la bodega donde están los equipos de pesca, porque por el lado de la máquina no se veía agua. (...) (Cursiva fuera de texto)

Así las cosas, conforme al acta de protesta y lo declarado en audiencia por el señor JAIMEN ESTUPIÑAN GONZALEZ en su condición de Capitán de la motonave "SANTA ANA Y" se puede colegir que el día 4 de junio del 2013 la motonave zarpó a faena de pesca en zonas 2 y 3 de aguas jurisdiccionales Colombianas, no obstante, cuando se encontraban en posición Latitud 04° 12 Longitud 78° 16', se presentó una vía de agua en el casco de la nave, por lo que fue necesario inmediatamente poner en funcionamiento la motobomba con el fin de achicar el agua que ingresaba. Transcurridas dos horas de funcionamiento, la motobomba dejó de trabajar, por lo que fue accionado el sistema de alarma de pánico VMS, procedieron a comunicarse con la motonave "OLIMPIYA" que se encontraba cerca de la zona, la cual prestó apoyo tratando de remolcarla hacia la orilla más cercana con el fin de salvarla, sin embargo los esfuerzos fueron en vano debido a que esta ya se encontraba con el agua en la cubierta, hundiéndose por completo.

Una vez determinados los hechos acontecidos el día del siniestro, se procederá a realizar un análisis con el fin de lograr la identificación de la causa que dio origen a la vía de agua que se produjo en el casco, por lo tanto el Capitán al respecto manifestó lo siguiente:

"Yo la verdad es que no sé, yo me imagino que la fibra se rompió, me imagino, no es que lo voy asegurar, se rompió la capita, de fibra y de pronto por ahí entró el agua, la presión de la tabla, me imagino porque yo no lo vi." (Cursiva fuera de texto)

En relación a las condiciones de navegabilidad cuando zarpó:

"(...) la embarcación se veía bien, el casco se veía bien, ese era mi primer viaje era mi primer viaje allí, es de madera forrada en fibra de vidrio." (Cursiva fuera de texto)

Con respecto a las labores de mantenimientos a las que se había sometido la nave, sostuvo:

"No sé cuándo fue el último mantenimiento, no tengo conocimiento de eso. Al momento de zarpar yo vi bien el casco, si lo veo mal yo no me voy a porque sé que voy a arriesgar mi vida." (Cursiva fuera de texto)

De lo citado, es evidente que el Capitán de la motonave "SANTA ANA Y" no tenía certeza tanto de la causa por la cual se produjo la vía de agua, así como de la condición de navegabilidad en la que zarpó la nave. Lo anterior es factible si se parte de la base de que no tenía claridad sobre cuando había sido la última vez a la que fue sometida a mantenimiento la nave, utilizando como argumento en su defensa que era su primer viaje a bordo de la misma. No obstante, es preciso señalar que aun cuando fuera su primer viaje como Capitán de la nave, no lo exime de tener conocimiento sobre el estado real y no aparente en el cual se encuentra la nave, la última vez que fue sometida a mantenimiento y a que labores, por cuanto son datos de alta relevancia al momento de zarpar y emprender a navegar con el fin de la preservación de la seguridad a lo largo de ella.

De otro lado, al examinar la conducta náutica desplegada por el Capitán ante la vía de agua que se estaba presentando, se puede citar el siguiente aparte de su declaración donde se refiere a ello de la siguiente forma:

"Teníamos una sola motobomba, siempre esos barcos cargan una sola, se accionó la alarma de pánico cuando ya vimos que no había nada que hacer, se improvisó la valsada, yo siempre acostumbro a viajar de día, ese barquito no corre mucho, yo trato de ir de día para llegar al sitio de pesca." (Cursiva fuera de texto)

De igual forma, se pudo constatar conforme a las declaraciones recolectadas en la investigación que la motobomba con la que se ejecutaba el achique del agua que ingresaba por el casco, al paso de dos horas dejó de funcionar, por lo que en declaración expresa del Marinero GILBERTO OROBIO GONZALEZ, señaló como causa de ésta que la motobomba estaba en malas condiciones debido a su tiempo de uso, catalogándola como "vieja". Por lo que se podría determinar que los medios con los que contaba la nave, no eran lo apropiados teniendo en cuenta que se encontraba en mal estado, *máxime* cuando se trata de una emergencia como lo es una vía de agua, la cual puede presentarse en cualquier momento cuando una nave se encuentra navegando, por lo que se podría predicar que si la nave contara con los elementos idóneos en buen estado de funcionamiento, hace que las posibilidades de que el siniestro el cual nos encontramos examinando, pudieran disminuir y se pudiera controlar.

De otro lado, obra en la investigación informe de análisis de las condiciones meteomarinas emitidas por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Pacífico en la cual se indicó lo siguiente:

"Con base en los datos satelitales del Dispersometro ASCAT de la NOAA, las boyas de oleaje del sistema SMPOMM de la DIMAR y el pronóstico meteo-marino realizado, sobre el Pacífico Colombiano central para la fecha en mención se presentaron vientos de dirección oeste-suroeste, con velocidades de 5 a 10 nudos, alturas de ola entre 0,8 y 1,0 metros máximo 1,4.

Para los días 05, 06 y 07 de junio de 2013 de acuerdo a Pronóstico Meteomarino Especial por Mar de Fondo, para esa fecha se recomendó extremar las medidas de seguridad durante el desplazamiento de embarcaciones menores sobre el centro del Pacífico colombiano y restringir la navegación en esta área.

Sin embargo, teniendo en cuenta las condiciones meteomarinas y atmosféricas pronosticada para el día en cuestión, se considera que dichas condiciones no generaban ningún riesgo para la navegación." (Cursiva, subraya y negrilla fuera de texto)

Del citado pronóstico emitido por el CCCP, se puede apreciar que las condiciones metomarinas para el día de los hechos no representaban ningún tipo de peligro para la navegación y que no tuvo injerencia alguna en el siniestro investigado.

En definitiva se puede concluir que en los hechos del día 4 de junio de 2013, no fueron producto de uno de los eventos exonerativos de responsabilidad como la fuerza mayor o caso fortuito, tal y como fue decidido en primera instancia por el Capitán de Puerto de Buenaventura, por cuanto se pudo validar probatoriamente que los hechos pudieron ser evitados en la medida de que la motonave se encontrara en buen estado de mantenimiento y con los elementos para contrarrestar

una emergencia en perfecto estado de funcionamiento, como lo es la motobomba que se encontraba a bordo; lo que hacía que el siniestro fuera resistible para el Capitán como figura máxima de autoridad a bordo de la nave y como responsable por todo lo que ocurra a bordo por la calidad que ostenta. Por lo anterior, el Despacho procederá a modificar el artículo primero de la decisión de primera instancia y se declarará la responsabilidad del señor JAIMEN ESTUPIÑAN GONZÁLEZ, Capitán de la motonave "SANTA ANA Y" por la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio.

3. Ahora bien, en relación con el avalúo de los daños, se puede evidenciar que no obra dentro del expediente de la referencia prueba en la cual se relacione el valor de los daños ocasionados con el siniestro.

Sin embargo, y atendiendo a que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, y de citar a las partes, por cuanto se debe proferir una decisión de plano, y en virtud de la naturaleza del siniestro y de que no obran en el proceso pruebas que permitan hacer el respectivo avalúo, el 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 de la motonave "SANTA ANA Y" de bandera colombiana se evidencia en el zarpe emitido por la Capitanía de Puerto de Buenaventura el día 31 de mayo de 2013, se le autorizaba llevar cuatro (04) tripulantes y dos (02) pescadores; sumado a ellos el Capitán para un total de siete (07), sin embargo al momento de la ocurrencia del siniestro se encontraban a bordo la cantidad de nueve (09) personas. Prueba de ello, se encuentra en la declaración realizada en audiencia del día 24 de junio de 2013, en la que el señor MANUEL DE LA GRACIA LÓPEZ GUAPÍ, quien se desempeñaba como administrador de la motonave, manifestó lo siguiente al inicialmente ser interrogado por cuantas personas se encontraban a bordo y seguidamente porque se encontraban a bordo si se había autorizado a un número menor:

"Nueve."

(...)

"Iban dos pescadores artesanales, no sé porque no los relacionaron en el zarpe, ellos tienen carné de la AUNAP de pescador artesanal." (Cursiva fuera de texto)

Por lo tanto, el Despacho procederá a respaldar lo dispuesto en primera instancia con relación a la Violación a Normas de Marina Mercante.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR el artículo primero de la decisión del 29 de mayo de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído, el cual quedará así:

"DECLARAR civilmente responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "SANTA ANA Y" matrícula CP-02-0370, al señor JAIMEN ESTUPIÑAN GONZALEZ, identificado con la Cedula de Ciudadanía No. 16.471.697 de Buenaventura, en condición de Capitán de la citada nave, con fundamento en lo expuesto en la parte motiva del presente proveído."

Nov 2

ARTÍCULO 2°.- CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión del 29 de mayo de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

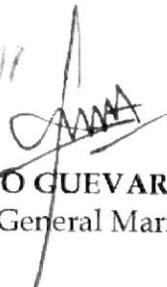
ARTÍCULO 3°. **NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura el contenido de la presente decisión al señor JAIMEN ESTUPIÑÁN GONZALEZ, en calidad de Capitán de la motonave "SANTA ANA Y", al señor LUIS HERNANDO SÁNCHEZ, en condición de Representante Legal de la Agencia Marítima de la citada nave 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 Buenaventura, 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 Buenaventura 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.

7 11 DIC 2017



Vicealmirante **PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ**
Director General Marítimo

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 28 JUN 2018

Referencia: 11012013006
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo- Auto corrige fallo

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a corregir de oficio la decisión del 19 de diciembre de 2017, proferida por esta Dirección General, mediante la cual se resuelve en vía de consulta la investigación jurisdiccional por el siniestro marítimo de naufragio de la motonave "SANTA ANA Y" de bandera colombiana, ocurrido el día 4 de junio de 2013, en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. De oficio el Capitán de Puerto de Buenaventura el día 17 de junio de 2013, decretó apertura de investigación jurisdiccional por la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "SANTA ANA Y" de bandera colombiana, acaecido el día 4 de junio de 2013, en jurisdicción de la citada unidad regional.
2. Recaudadas las pruebas necesarias y culminadas todas las etapas procesales, el Capitán de Puerto de Buenaventura el día 29 de mayo de 2015, emitió decisión en primera instancia, a través de la cual exoneró de responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo investigado al señor JAIMEN ESTUPIÑAN GONZÁLEZ, en su condición de Capitán de la motonave "SANTA ANA Y" y se abstuvo de pronunciarse sobre el avalúo de los daños.

Así mismo, sancionó al responsable por violación a las normas de Marina Mercante e impuso a título de sanción multa de un (1) salario mínimo legal mensual vigente, equivalente a la suma de seiscientos cuarenta y cuatro mil cuatrocientos pesos m/cte. (\$644.400), pagaderos en forma solidaria con los señores JOSÉ ANTONIO PÉREZ PERDOMO y MANUEL DE LA GRACIA LÓPEZ GUAPI, en calidad de Propietario y Administrador, respectivamente de la motonave "SANTA ANA Y".

3. Al no interponerse recurso de apelación sobre la decisión de primera instancia, el Capitán de Puerto de Buenaventura, remitió el expediente a la Dirección General Marítima, a fin de que conforme lo establece el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984, se resuelva el asunto en vía de consulta.

4. El día 19 de diciembre de 2017, el Director General Marítimo resolvió el asunto en vía de consulta, modificando el artículo primero de la decisión de primera instancia, en el sentido de declarar civilmente responsable al señor JAIMEN ESTUPIÑAN GONZÁLEZ, por la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "SANTA ANA Y" de bandera colombiana y se confirmaron los artículos restantes de la decisión de primera instancia.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Antes de entrar a analizar la procedencia de la *corrección* de actos administrativos de aquellos errores que no inciden en el sentido de la decisión, tal como lo consagra el artículo 45 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

En igual sentido, el artículo 286 del Código General del Proceso, norma procesal que es llamada a llenar los vacíos que posee la norma de procedimiento administrativo, indica que toda providencia en que se haya incurrido en error puramente aritmético, es corregible por el funcionario que lo dictó, en cualquier tiempo, de oficio o a solicitud de parte, mediante auto.

Lo anterior también encuentra aplicabilidad en los casos de error por omisión o cambio de palabras o alteración de estas, siempre que estén contenidas en la parte resolutive o influya en ella.

En el caso en concreto, se evidencia que la parte resolutive del artículo segundo del acto administrativo emitido el 19 de diciembre de 2017, por esta Dirección General, se confirmaron los artículos restantes de la decisión emitida el 29 de mayo de 2015, por el Capitán de Puerto de Buenaventura.

Así mismo, que al realizar las acciones de cobro por parte de la citada unidad regional se constató que en la decisión de primera instancia se cometió un error al digitar el número de cédula del señor JOSÉ ANTONIO PÉREZ PERDOMO, yerro que no se advirtió en segunda instancia y que en la actualidad impide el debido cobro de la obligación impuesta al citado señor.

La decisión de primera instancia, emitida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, en su artículo cuarto se identificó a uno de los deudores solidarios de la multa impuesta por violación a las normas de Marina Mercante, señor JOSÉ ANTONIO PÉREZ PERDOMO, Propietario de la motonave "SANTA ANA Y" de bandera colombiana, con el número 74.325.077, y al verificarse el documento de identificación del citado señor este corresponde al número 79.325.077.

En consideración a ello, este Despacho al constatar dicho yerro de digitación en el número de identificación del citado señor, y teniendo en cuenta que este se encuentra en la parte resolutive de la decisión de primera instancia, confirmado en segunda, y que conforme la normatividad vigente se puede corregir el error de digitación de oficio y en cualquier tiempo, se procederá a *corregir* el aspecto indicado.

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

92

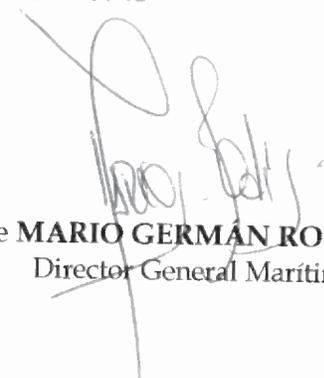
RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CORREGIR el artículo tercero de la decisión emitida el 29 de mayo de 2015, por el Capitán de Puerto de Buenaventura, confirmado por el artículo segundo del fallo del 19 de diciembre de 2017, proferido por esta Dirección General Marítima, conforme la parte considerativa del presente, el cual quedará así:

"IMPONER a título de sanción al señor JAIMEN ESTUPIÑAN GONZÁLEZ, identificado con la cédula de ciudadanía No. 16.471.697, en calidad de Capitán de la motonave "SANTA ANA Y" matrícula No. CP-02-0370, multa de un (1) salario mínimo legal mensual vigente, equivalente a la suma de seiscientos cuarenta y cuatro mil pesos m/cte. (\$644.400), pagaderos solidariamente con el señor JOSÉ ANTONIO PÉREZ PERDOMO, identificado con la cédula de ciudadanía No. 79.325.077 y MANUEL DE LA GRACIA LÓPEZ GUAPI, identificado con la cédula de ciudadanía No. 16.484.339, en calidad de Propietario y Administrador respectivamente de la ciada nave, los cuales deberán ser consignados a favor de la Dirección del Tesoro Nacional, cuenta corriente No. 05000024-9, código rentístico 1212-75 del Banco Popular, una vez quede ejecutoriado el presente proveído."

ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR por aviso y por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, el contenido de la presente decisión a los señores JAIMEN ESTUPIÑAN GONZÁLEZ, JOSÉ ANTONIO PÉREZ PERDOMO y MANUEL DE LA GRACIA LÓPEZ GUAPI, en calidad de Capitán, Propietario y Administrador, respectivamente de la motonave "SANTA ANA Y" de bandera colombiana, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 286 del Código General del Proceso.

Notifíquese y Cúmplase. 28 JUN 2018


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