

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 19 de julio de 2024

Referencia: 15012019016

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por HERNAN RICARDO ROJAS PEÑA apoderado del armador, capitán y tripulación de la MN VEGA LUNA, en contra de la sentencia del 08 de octubre de 2021 proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena dentro de la investigación jurisdiccional de la referencia, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante informe suscrito el 02 de septiembre de 2019 por el señor Enrique Grau Fuentes en calidad de perito de contaminación del cuerpo de inspectores, se pone en conocimiento de la Capitanía de Puerto de Cartagena, que el día 30 de agosto de 2019 durante la maniobra de cargue de combustible para consumo a la MN VEGA LUNA se presentó un derrame del mismo material en la bahía de Cartagena.
2. Por lo anterior, el día 02 de septiembre de 2019 el Capitán de Puerto de Cartagena 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 realización de la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Cartagena profirió decisión de primera instancia el 08 de octubre de 2021, a través de la cual declaró responsable del siniestro marítimo de Contaminación al señor PAUL BOYLES QUIJANO, en su condición de Capitán de la MN VEGA LUNA de bandera de Liberia.
4. En la misma providencia, se sancionó al señor PAUL BOYLES QUIJANO por violación a las normas de marina mercante, con una multa correspondiente a la suma de \$45.426.300, pagaderos de manera solidaria con la sociedad CARIBBEAN AMERICAN SHIPPING S.A.S, en calidad de agente marítimo de la MN VEGA LUNA.
5. Encontrándose dentro del término legal, HERNAN RICARDO ROJAS PEÑA apoderado del armador, capitán y tripulación de la MN VEGA LUNA, presentó recurso de reposición y en subsidio apelación en contra de la sentencia del 08 de octubre de 2021.

6. Mediante auto del 03 de enero de 2022, la Capitanía de Puerto de Cartagena resuelve el recurso de reposición, confirmando en todas sus partes la decisión adoptada en sentencia del 30 de agosto de 2021 y concede el recurso de apelación.
7. Mediante Oficio Interno No. 726/2022/OFINT del 31 de enero de 2022, la Capitanía de Puerto de Cartagena envió el expediente a este Despacho con el fin de resolver el recurso de apelación.

ARGUMENTOS DEL RECURSO DE APELACIÓN

Del recurso de apelación interpuesto por el abogado HERNAN RICARDO ROJAS PEÑA apoderado del armador, capitán y tripulación de la MN VEGA LUNA, este Despacho se permite extraer los siguientes argumentos:

“PRIMER CARGO.- INDEBIDO ANALISIS E INTERPRETACION DEL ACERVO PROBATORIO RESPECTO DE LA EXIMENTE DE RESPONSABILIDAD FUNDADO EN EL HECHO DE UN TERCERO.

Con base en las anteriores evidencias que obran en el expediente se prueba que la MN Vega Luna arribó al terminal de la SPRC sin avería en su casco. En consecuencia el origen del agujero en su casco tuvo que haberse presentado durante su estancia en el mencionado terminal, situación que se demuestra a continuación:

DEL ORIGEN DE LA ROTURA DEL CASCO EN LA MN VEGA LUNA

Con el fin de identificar el origen del agujero en el casco de la embarcación se estudiaron las posibles causas, permitiendo descartar algunas de ellas y al mismo tiempo concluir que el daño al casco de la nave ocurrió durante la operación de abastecimiento de combustible en el muelle de la SPRC:

POSIBLES CAUSAS:

- 1. Colisión / Contacto con otra embarcación o con objeto flotante.*

Análisis de las imágenes del rastreo en Marine Traffic

En consecuencia, se reitera que es totalmente improbable que el agujero en el casco de la MN Vega Luna haya ocurrido antes del 17-ago-2019. A partir de esta consideración, hubo cinco operaciones de atraque realizadas del 17-ago-2019 hasta el atraque en Cartagena el 29-ago-2019.

Conforme al rastreo de la embarcación a través del sistema Marine Traffic®, la embarcación se atracó por el costado de estribor en los cinco últimos puertos; Río Haina, Puerto Everglades, Río Haina, Barranquilla y Cartagena.

En todos esos casos, los remolcadores asistieron por babor, por lo que la probabilidad de que el agujero se haya producido por el contacto con otra embarcación es irrealizable.

Frente a la posibilidad de un golpe con un objeto flotante, se tendrían las mismas premisas de la fuga de combustible, mancha en el casco e ingreso de agua en el tanque.

2. Colisión con un muelle

Habiendo descartado la posibilidad de que la nave haya hecho contacto con alguna estructura rígida previo a su arribo a Cartagena, las evidencias recolectadas a lo largo de la presente investigación refuerzan la hipótesis de que la perforación en el casco ocurrió en el terminal de la SPRC durante el lapso entre el amarre en el muelle N° 6 el 29 de agosto de 2019 a las 02:30 horas y a la conclusión del suministro de combustible el 30 de agosto a las 10:50 hrs.

Por lo anterior, durante el lapso mencionado entre el 29 de agosto de 2019 a las 02:30 horas y a la finalización del suministro de combustible el 30 de agosto a las 10:50 hrs la MN Vega Luna tuvo ciertos movimientos estando amarrada por su costado en la posición de atraque N° 6 de la terminal SPRC, siendo los más relevantes los observados en el sistema Marine Traffic ®, mencionados en los numerales 5 y 6 arriba señalados. En ambos casos, la antena GPSAIS sugiere moverse en diagonal con respecto al muelle.

(..)

Con base en el análisis de las pruebas obrantes en el expediente, acompañado de la herramienta Marine Traffic ®, se puede descartar que la MN Vega Luna presentara alguna novedad en su casco al arribo al terminal de SPRC. El mismo material probatorio permite concluir que fue durante la maniobra de aproximación del conjunto remolcador - barcaza al costado de babor de la MN Vega Luna que se produjo el agujero en su casco, configurándose el hecho de un tercero como eximente de responsabilidad.

DE LA CANTIDAD DEL DERRAME ACCIDENTAL DE IFO

El Despacho ha desestimado nuestra argumentación frente al cálculo hecho por el ingeniero Antonio Correa sobre la cantidad de IFO que pudo haberse derramado accidentalmente en aguas de Cartagena.

Tampoco tuvo en cuenta el Despacho la solicitud escrita hecha por el suscrito apoderado de citar a audiencia al experto ingeniero Antonio Correa para que hiciera una exposición y explicación de su informe mediante el cual se probaba la objeción por error grave. Si existían dudas sobre el origen o fiabilidad de un documento (que no tiene firma porque así es su formato) ese era el momento en que el Despacho pudo haberlas despejado y no esperar a la sentencia para pronunciarse sobre las mismas.

Resulta extraño que para calcular el derrame de IFO, el Perito italo Pineda solo mencione los tanques que figuran en el Pre-bunker Plan citado en la página 37, sin tener en cuenta que la MN VEGA LUNA contaba con tanques de.

- 1- Settling 1*
- 2- Settling 2.*
- 3- Service 1*
- 4- Service 2*

- 5- Overflow F
- 6- Overflow A

La grave omisión del perito Pineda confirma una vez más que sus cifras (así fueran aproximadas) son completamente erradas, con el agravante de llevar a equívocos a la Capitanía de Puerto. Por lo tanto, la afirmación del Perito Italo Pineda contenida en la página 37 de su reporte "De igual forma, al haber 214.01 TM en el tanque No. 2 de babor, el barco debía quedar con 864.01 TM después del cargue" no puede otorgársele veracidad, pues la misma se hizo sin tener en cuenta los tanques previamente listados.

(...)

Otro aspecto que demuestra un grave error del perito Pineda al hacer un draft de bunker (en este caso IFO); a bordo de un buque, es que en sus cálculos hace un mal manejo de las tablas de sondaje del tanque No. 2 S, de acuerdo a lo expresado en la página 50 de su reporte:" Con esta información se ingresa a la tabla de sondaje del tanque No. 2 de estribor, con el trim de -1.0 m establecido en el Plan de Cargue de Combustible "PRE-BUNKER PLAN", 362,4728 m3 corresponden a 9,19 metros en el sondaje" (Cursiva y subraya fuera del texto original).

Finalmente, el recurrente solicita al Despacho absolver de toda responsabilidad al amador, capitán y tripulación de la MN VEGA LUNA y anexa un informe técnico emitido por TRANSPORMAR sobre la cantidad de IFO derramado accidentalmente en Cartagena.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Habiendo citado los principales argumentos expuestos en el recurso de apelación interpuesto por el apoderado del armador, capitán y tripulación de la MN VEGA LUNA, se observa que el escrito fue allegado dentro del término legal establecido por el Decreto Ley 2324 de 1984, así las cosas, procede el Despacho a abordar los motivos de inconformidad de la siguiente manera: (I) Del hecho de un tercero como eximente de responsabilidad, (II) De la objeción de error grave sobre el dictamen pericial, y (III) De la cantidad de combustible derramado.

I. Del hecho de un tercero como eximente de responsabilidad.

Manifiesta el apelante que la Capitanía de Puerto de Cartagena incurrió en un indebido análisis probatorio al no declarar la exoneración de responsabilidad del Capitán, armador y tripulación de la MN VEGA LUNA, por configurarse el hecho de un tercero como causa determinante del siniestro marítimo que nos ocupa, por tal motivo es necesario traer a colación lo dispuesto por la normatividad y jurisprudencia Colombiana sobre la navegación marítima como actividad peligrosa y el régimen de responsabilidad aplicable, para así desarrollar sus causales de exoneración.

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 causal.

Respecto al ejercicio de actividades peligrosas la Corte Suprema de Justicia¹ ha reiterado que poner en actividad ciertas cosas o energías cuya capacidad destructora es incalculable, especialmente cuando sobre ellas se pierda el control que se tenía previsto, comporta comprometer el sosiego social y crear un riesgo que debe asumir quien las pone en actividad, sin que éste pueda replicar en su favor que agotó todos los esfuerzos que le fueron posibles para evitar el daño, pues, reiterase, solamente demostrando fuerza mayor o caso fortuito, culpa exclusiva de la víctima o de un tercero, logra evadir la responsabilidad que se le atribuye.

Así mismo, el alto tribunal ha manifestado que la navegación marítima es considerada una actividad peligrosa, puesto que la conducción de un buque se desarrolla mediante una actividad humana, que puede escapar a su control en un momento dado, creando un riesgo a las personas y a las cosas, así el buque no se encuentre en movimiento y esté realizando labores de atraque, pues esto no significa que estuviese inerte o que hubiese jugado un papel meramente pasivo en la generación de un daño; por supuesto que, por definición, atracar la nave significa acercarla a tierra o a otra nave con miras a proceder a las operaciones de carga o descarga, o para recoger o dejar pasajeros.

De lo expuesto anteriormente, se desprende que el Capitán de la MN VEGA LUNA ostenta la calidad de agente responsable de la actividad peligrosa que se encontraba realizando la embarcación, esto es, cargue de combustible para consumo desde la barcaza OPITA, al ser el jefe superior de la nave, y tener bajo su cuidado el cargue, estiba y estabilidad de la misma², se releva de la necesidad de probar la culpa cuando genere un hecho dañoso y al contrario recae sobre él la presunción de responsabilidad, 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 exclusiva de la víctima.

Ahora bien, únicamente entraremos a analizar el hecho de un tercero como causal de eximente de responsabilidad alegado por el apelante, en este sentido la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia ha determinado que para que la intervención de un tercero pueda tener los alcances de exoneración de responsabilidad, es necesaria la concurrencia de las siguientes condiciones³:

a) Debe tratarse antes que nada del hecho de una persona por cuyo obrar no sea responsable reflejo el agente presunto, vale decir que dicho obrar sea completamente externo a la esfera jurídica de este último;

b) También es requisito indispensable que el hecho fuente del perjuicio no haya podido ser previsto o evitado por el demandado, ya que si era evitable y no se tomaron, por imprudencia o descuido, las medidas convenientes para eliminar el riesgo de su ocurrencia, la imputabilidad a ese demandado es indiscutible.

¹ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005.

² Código de Comercio, Artículo 1501

³ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 3446 del 8 de octubre de 1992.

c) Por último, el hecho del tercero tiene que ser causa exclusiva del daño, aspecto obvio acerca del cual no es necesario recabar de nuevo sino para indicar, tan sólo, que es únicamente cuando media este supuesto que corresponde poner por entero el resarcimiento a la cuenta del tercero y no del ofensor presunto.

Descendiendo al caso objeto de estudio, afirma el recurrente que el hecho de un tercero como eximente de responsabilidad se configura con fundamento en: “el análisis de las pruebas obrantes en el expediente, acompañado de la herramienta Marine Traffic @, se puede descartar que la MN Vega Luna presentara alguna novedad en su casco al arribo al terminal de SPRC. El mismo material probatorio permite concluir que fue durante la maniobra de aproximación del conjunto remolcador - barcaza al costado de babor de la MN Vega Luna que se produjo el agujero en su casco, configurándose el hecho de un tercero como eximente de responsabilidad”.

Contrario a lo manifestado por el apelante, en el curso de la investigación quedó probado que no se reportó por parte de la tripulación u otra parte interviniente golpe alguno, ni contacto con el muelle o las defensas, que hubiera podido resultar en la fisura del casco de la embarcación.

Pues, en la audiencia llevada a cabo el 3 de septiembre de 2019, el señor PAUL BOYLES QUIJANO en condición de capitán de la motonave “VEGA LUNA”, al ser interrogado sobre si durante la maniobra de atraque quedó registrado algún golpe a su nave, respondió: “Durante la maniobra de atraque el 29 de agosto no se registró ningún golpe”, a su vez, al interrogarle si durante la operación de cargue de combustible se registró algún golpe en el casco de la misma, alegó: “Yo noté como cierta vibración cuando la barcaza llegó al costado de babor pero no se registró como un golpe”. Por último, señaló que: “El tercer oficial, que es el encargado de la operación de atraque de la barcaza, se asomó y no vio nada anormal, entre la barcaza y el casco de la nave”.

De otra parte, en la misma audiencia celebrada el día 3 de septiembre de 2019, se recibió declaración del señor RIC BRYAN FELIZARTE ROCABO, como primer oficial de la motonave “VEGA LUNA”, indicó que:

“(…) El 30 de agosto por la mañana, estaba desayunando, después de las 06 de la mañana, la persona que estaba de guardia le informó que se estaba acercando la barcaza, llamé al cuarto de máquinas para informar al ingeniero de guardia que la barcaza se estaba acercando, continué desayunando, el oficial de guardia y el ingeniero de guardia ayudaron al de guardia a amarrar la barcaza al barco, unos minutos después de eso no hubo ninguna información (…)” (Cursiva y subrayado fuera del texto original)

En la audiencia del 4 de septiembre de 2019, declaró el señor ELISTERIO NELSON PALCAT en condición de tercer oficial de la motonave “VEGA LUNA”, señaló sobre lo ocurrido que:

“(…) El 29 de agosto llegamos y empezamos la operación el 30 de agosto, la barcaza llegó empujada por el remolcador, cuando la barcaza estaba junto a la nave, notamos que había un temblor después de eso miramos el costado de babor y no había ningún daño, entonces pasamos el cabo de amarre de la barcaza al barco, como no se evidenció ningún daño continuamos pasando el segundo y el tercer cabo de amarre, cuando un oficial bajó se dieron cuenta que había un derrame (…)” (Cursiva y subrayado fuera del texto original)

En tal sentido, se evidencia que no se configuran las tres condiciones mencionadas anteriormente para dar aplicación a la exoneración de responsabilidad al Capitán, armador y tripulación de la nave VEGA LUNA por el hecho de un tercero, pues no existe material probatorio que logre determinar que durante la maniobra de aproximación a la barcaza OPITA se generó la fisura que dio paso al derrame de combustible en la bahía de Cartagena, tampoco se demostró que un elemento extraño fuera de la injerencia del agente responsable de la actividad peligrosa, esto es el Capitán de la motonave, fuera la causa determinante y exclusiva del daño.

Por otra parte, para que se configure la causal de exoneración consistente en el hecho de un tercero, se debe demostrar que la circunstancia extraña es completamente ajena al servicio y que el agente responsable de la actividad peligrosa no se encuentra vinculado en manera alguna con la actuación de aquél, situación que tampoco se logró probar dentro de la investigación. Pues está claro, que la obligación de verificar que la nave se encuentre en condiciones de navegación optima recae en el Capitán de la embarcación, encontrándose de esta manera involucrado directamente a la actuación que dio paso al hecho dañoso.

Adicionalmente, el recurrente desvirtúa la posibilidad de que la rotura del casco haya sido producida por una colisión o contacto con otra embarcación o con algún objeto flotante, previo a su arribo a Cartagena, basándose en un reporte de rastreo de la embarcación en los arribos efectuados entre el 21 de agosto de 2019 y el 29 de agosto de 2019 emitida por el sistema *Marine Traffic*®, el cual no fue allegado a la investigación dentro del término establecido para aportar las pruebas que se pretendan practicar, por tanto, no será tenida en cuenta como argumento determinante para asegurar que la nave no presentaba novedad en su casco previo al arribo en Cartagena y por el contrario, asegurar que la fisura se presentó durante la maniobra de bunkering en el Terminal portuario.

En consecuencia, no puede esta Autoridad Marítima declarar la configuración del hecho de un tercero como eximente de responsabilidad en el siniestro marítimo ocasionado por la MN VEGA LUNA, sin el conjunto de pruebas que lleven a la certeza del juez que este fue la causa exclusiva del siniestro, en el entendido que se configuraría una decisión viciada de un defecto fáctico al dar por probados hechos que no cuentan con soporte probatorio dentro del proceso y se vulneraría de esta manera el Derecho fundamental al debido proceso de las partes involucradas.

II. De la objeción de error grave sobre el dictamen pericial

Ahora bien, el apoderado del Capitán, armador y tripulación de la MN VEGALUNA solicita que se reconozca probado el error grave en el dictamen pericial emitido por el señor Ítalo Pineda perito marítimo en Contaminación. En consecuencia, se procederá a definir lo que el Consejo de Estado⁴ ha considerado como error grave en el dictamen pericial y su procedencia, así:

“Para que prospere la objeción del dictamen pericial por error grave se requiere la existencia de una equivocación de tal gravedad o una falla que tenga entidad de

⁴ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección primera, 26 de noviembre de 2009, MP RAFAEL E. OSTAU DE LAFONT PIANETA



conducir a conclusiones igualmente equivocadas. Así mismo, se ha dicho que éste se contrapone a la verdad, es decir, cuando se presenta una inexactitud de identidad entre la realidad del objeto sobre el que se rinda el dictamen y la representación mental que de él haga el perito. Sin embargo, se aclara que no constituirán error grave en estos términos, las conclusiones o inferencias a que lleguen los peritos, que bien pueden adolecer de otros defectos. En otros términos, la objeción por error grave debe referirse al objeto de la peritación, y no a la conclusión de los peritos". (Cursiva y subraya fuera de texto)

En tal sentido, se procederá a confirmar lo resuelto por la Capitanía de Puerto de Cartagena en sentencia del 08 de octubre de 2021, respecto de negar la procedencia de la objeción por error grave impuesta en contra del dictamen pericial, en el entendido que el objeto de la peritación recae sobre las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos materia del siniestro, sus posibles causas, de acuerdo con información física, documental y humana para clarificar el accidente.

III. De la cantidad de combustible derramado

Con relación a la cantidad derramada de IFO 380 por la motonave "VEGA LUNA", es preciso traer a colación lo dispuesto en el dictamen pericial rendido por el perito ÍTALO PINEDA VARGAS, el cual señaló lo siguiente:

*"Habiendo conocido la hora de inicio del derrame (10:40:12 horas) y la cantidad de hidrocarburo vertido en 9.8 minutos (3.1 toneladas métricas), se puede calcular la cantidad vertida desde la hora del sondaje 10:50:00 horas, hasta que se controló el derrame, a las 11:40:00 horas; lo que da un valor de 15.816 toneladas métricas, **para un total aproximado de 18.916 de IFO 380.** Se dice aproximado, porque los últimos 20 minutos (desde las 11:20 que se detectó el derrame, hasta las 11:40 que se contuvo) se hicieron intentos por taponar el orificio y por instantes, la cantidad vertida pudo ser menor en ese lapso."* (Cursiva, subrayado y negrillas fuera del texto original)

No obstante lo anterior, el perito en su dictamen también implementó otra forma de calcular la cantidad de hidrocarburo derramado, en el que conociendo el área del orificio en el casco y las características del producto, concluyó lo siguiente:

"La cantidad de hidrocarburo derramado será igual a la suma del producto vertido desde la hora de inicio del derrame (10:40:12 horas) hasta el final del cargue (10:50:00) que se calculó anteriormente en 3.1 toneladas métricas, más la cantidad vertida desde la hora del sondaje (10:50:00) hasta que se controló el derrame (11:40:00 horas) que calculado por el caudal por la fisura del derrame dio un valor de 13.49 toneladas métricas; esa suma dio aproximadamente 16.59 TM de IFO 380. Se dice aproximado, porque los últimos 20 minutos (desde las 11:20 que se detectó el derrame, hasta las 11:40 que se contuvo) se hicieron intentos por taponar el orificio y por instantes, la cantidad vertida pudo ser menor.

(...)

Haciendo el cálculo de la cantidad de hidrocarburo derramado al mar con la información de los libros (18.91 toneladas) y con el método del caudal vertido por la fisura da (16.59 toneladas) de IFO 380, se tienen valores muy similares y sirven de referencia, dado que la MN VEGA LUNA no registró los sondajes después de hacer la

transferencia entre los tanques, lo cual hubiera permitido conocer la cantidad derramada.” (Cursiva, subrayado y negrillas fuera del texto original)

Si bien, el informe pericial es un medio probatorio que sirve para que el fallador pueda comprender mejor aspectos técnicos de un caso y tome en cuenta esta opinión experta para tomar su decisión, no es el único medio que fue usado a lo largo de la investigación para determinar la responsabilidad en la comisión del siniestro marítimo, pues esta claro para este Despacho que el derrame de hidrocarburo ocurrió, y como se mencionó anteriormente, la obligación de verificar que la nave estuviera en condiciones óptimas de navegación recae en el Capitán de la embarcación.

Adicionalmente, se evidencia que el contenido del informe pericial, así como el modo en que se calculó la cantidad de producto derramado, fue controvertido en su respectiva oportunidad procesal, dando aplicación al principio de contradicción y debido proceso de las partes.

Así las cosas, conforme a lo determinado por el perito y las demás pruebas allegadas a la investigación esta instancia se encuentra imposibilitada para determinar una cantidad exacta sobre el hidrocarburo vertido, debido al tiempo transcurrido y a que no hay registro en el “OIL RECORD BOOK” del sondaje entre los tanques después del derrame y la transferencia de combustible.

De esta forma, el Despacho encuentra acertado lo determinado por el Capitán de Puerto de Cartagena en primera instancia respecto de la cantidad de hidrocarburo vertida, en el sentido de estar imposibilitado para señalar una cantidad exacta, por lo que se acogerá lo determinado por este mediante sus providencias expedidas, máxime cuando tal situación no es determinante para establecer la responsabilidad en materia del siniestro marítimo.

En atención a las anteriores precisiones, este Despacho no encuentra fundados los argumentos del apelante, razón por la que se procederá a confirmar la decisión emitida en primera instancia por el Capitán de Puerto de Cartagena.

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

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR integralmente la sentencia del 08 de octubre de 2021 proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, mediante la cual declaró responsable del siniestro marítimo de Contaminación al señor PAUL BOYLES QUIJANO, en su condición de Capitán de la MN VEGA LUNA de bandera de Liberia, de conformidad con los argumentos expuestos en la parte motiva de la presente decisión.

ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR personalmente la presente decisión al abogado HERNAN RICARDO ROJAS PEÑA apoderado del armador, capitán y tripulación de la MN VEGA LUNA y demás partes interesadas, de conformidad con lo ordenado en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

