**VERSION PÚBLICA DEL ACTA NUMERO CINCO.**

Únicamente se han eliminado datos personales, con base al art.30 LAIP.

**ACTA NÚMERO CINCO. SESIÓN EXTRAORDINARIA DEL CONSEJO DIRECTIVO DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA PORTUARIA**. En la ciudad de San Salvador, departamento de San Salvador, a las quince horas con treinta minutos del día veinticinco de enero de dos mil veintidós; en las oficinas de la Autoridad Marítima Portuaria, situada en calle número dos, casa número ciento veintisiete, entre la calle loma linda y calle la mascota, colonia San Benito, con el objeto de celebrar sesión del Consejo Directivo, están presentes: Licenciado Oscar José David Lizama Marroquín, Director presidente, quien preside la sesión; ingeniero Mauricio Ernesto Velásquez Soriano, director propietario; Lic. Christian marcos Aguilar Durán, director propietario; ingeniero Raúl Vicente Zablah Hernández, director suplente.

**I) ESTABLECIMIENTO DE QUORUM.** El director presidente, conforme a lo establecido por el artículo 8 de la Ley General Marítimo Portuaria y 12 del Reglamento Interno del Consejo Directivo de la AMP verificó y aprobó el quorum.

**II) APROBACIÓN DE AGENDA**. Los señores directores aprobaron la agenda que se desarrolla a continuación.

**III) PUNTO UNICO. SEGUIMIENTO DE PROCESO ADMINISTRATIVO SANCIONATORIO, CASO BUQUE CARIBBEAN EXPRESS.** Para dar inicio a este tema el director presidente concedió la palabra a la gerente legal licenciada María Isabel Valle, quien le dio lectura a los proyectos de resolución los cuales expresan lo siguiente:

***A) PROCESO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR CONTRA LA SOCIEDAD TERMINALES PORTUARIAS, SOCIEDAD ANÓNIMA DE CAPITAL VARIABLE, que se abrevia TERMINALES PORTUARIAS, S.A. DE C.V.,*** con domicilio social en la ciudad y departamento de -------------------,con Número de Identificación Tributaria -------------------------,representada legalmente por su Director Presidente, Licenciado Miguel Ángel Efrén Flores Rivas, ---------------, de nacionalidad -------, del domicilio de ----------, por atribuírsele la comisión de la infracción establecida en el art. 221 numerales 3 y 7 de la Ley General Marítimo Portuaria, en adelante LGMP, el cual literalmente establece lo siguiente: “*Son infracciones leves las siguientes*: […] 3. *El incumplimiento de las instrucciones y órdenes reglamentarias de la AMP o de las autoridades portuarias locales dentro del ámbito de sus competencias*; […] 7. *La realización de actividades portuarias en el recinto portuario o adscrito, sin la autorización correspondiente*.” Por lo que se hacen lasCONSIDERACIONES siguientes: I) En fecha 13 de septiembre, a las 21:55, hora local, del año 2021, informó el ------------ del buque, señor Eduardo Pérez Rodríguez, sobre incidente marítimo del buque M/V CARIBBEAN EXPRESS**,** con bandera de Gibraltar, número OMI ------------, tipo containero, en coordenadas 13°34’26.22” N y 089°57’33.78” W a 7.8 MN al oeste del Puerto de Acajutla, que se le cayeron fuera de borda 21 contenedores ubicados en la bahía 38 de los cuales llegaron a la playa 10 de ellos estando aún 11 sin ser localizado. **II)** Que la sociedad TERMINALES PORTUARIAS, S.A. DE C.V., actúa como Agente Marítimo, desde el suceso marítimo acaecido el 13 de septiembre de 2021, en agua territoriales, según consta en la declaración de hechos del Capitán del buque, señor ---------------------------, quien informó a la Torre de Control del Puerto de Acajutla y al Agente Marítimo el informe inicial de un (1) contenedor al agua y además pidió al Agente Marítimo que se pusiera en espera mientras evaluaban la situación a bordo, verificar el estado de la carga y apretar las amarras de ser necesario, y a tenor de lo dispuesto en el art. 95 inciso 1 de la LGMP, el Agente Marítimo, está facultado para realizar todas las gestiones relacionadas con la atención en puerto salvadoreño del buque M/V CARIBBEAN EXPRESS. En consecuencia, TERMINALES PORTUARIAS, S.A. DE C.V., posee la representación activa y pasiva, judicial y extrajudicial, conjunta o separadamente con el Capitán, propietario y armador del buque, ante los entes públicos y privados salvadoreños. Asimismo, el inciso 2 del referido artículo, establece que: “*El Agente Marítimo, por el solo hecho de solicitar la atención de una nave, se entiende investido de representación suficiente para todos los efectos subsiguientes, sin perjuicio de tener que acreditar su nombramiento con posterioridad.*” (el subrayado es nuestro) **III)** Que, en razón de la gravedad de los hechos, y del informe preliminar de accidentes marítimos, emitido por la Comisión de Investigación de Sucesos o Siniestros nombrada por el Director Ejecutivo de la AMP, se consideró adoptar medidas provisionales urgentes, con base a los artículos 7 numerales 2 y 22; 13 numeral 15 de la LGMP; artículos 1, 14 y 15 del Reglamento para la Investigación de Sucesos o Siniestros Marítimos en el Territorio Marítimo Salvadoreño; artículos 64 y 78 inciso cuarto de la Ley de Procedimientos Administrativos, en adelante LPA; y art. 433 del Código Procesal Civil y Mercantil, mediante resolución DE/054/2021, de fecha 01 de octubre de 2021, en este caso, se resolvió: […] *c) Prevenir al Agente Marítimo TERMINALES PORTUARIAS, SOCIEDAD ANÓNIMA DE CAPITAL VARIABLE, presentar a la Autoridad Marítima Portuaria, en un plazo de tres días hábiles, contados a partir de la presente notificación, el Carnet de Autorización como Agente Marítimo, en aplicación al artículos 95 de la Ley General Marítimo Portuaria y artículo 71 del Reglamento de Registro del Registro Marítimo Salvadoreño; la cual fue notificada, en la misma fecha de su adopción.* […]”.IV)La sociedad TERMINALES PORTUARIAS, S.A. DE C.V., a través de su representante legal, presentó a esta Autoridad, escrito el 05 de octubre de 2021, haciendo referencia a la resolución 054/2021, en la que expone que la sociedad: […] *fue fundada en 1978 y ópera* (sic) *en el puerto de Acajutla ininterrumpidamente desde ese año.* *La forma en que nosotros definimos nuestra estructura organizativa a dicha empresa es en calidad de Agente Portuario,* *quién coordina ante CEPA y otras instituciones la descarga y carga de contenedores,* […]”*.* *Ante las autoridades de nuestro país los Agentes Marítimos (Remarsa y Comisa) son los que han gestionado ante esta institución y otras autoridades, la rendición de documentos y fianzas necesarias para operar en el País*, *ya que son los verdaderos representantes de las Líneas Navieras Portacontenedores o Barcos Trampas que recalan nuestros Puertos. Si Ustedes* [esta institución] *consideran necesario que por ser Terminales Portuarias la empresa que ejecuta y verifica las actividades ante las autoridades y debe operar bajo una licencia otorgada directamente por ustedes* [AMP] *estaremos enviando la documentación* […]*”*. Finalizando su nota que para el caso del buque M/V Caribbean Express, Terminales Portuarias S.A. de C.V., únicamente ejecuta las instrucciones que recibe de la empresa RIQUE-GU, asentada en la ciudad de Guatemala y quienes son los Agentes Generales para la empresa Xpress Feeder Contanier Line y; en vista que el Agente Naviero se encuentra en la referida ciudad, ellos no encuentran la forma que RIQUE-GU pueda registrarse ante la AMP y demás autoridades, sin embargo, con el fin de regularizar el requerimiento hecho por la AMP, están en total disposición de remitir toda la documentación respectiva para acreditar a Terminales Portuarias S.A. de C.V., como Agente Portuario. V) Que el 22 de octubre de 2021, el Director Ejecutivo de la AMP presentó ante este Consejo Directivo, el respectivo Pliego de Cargos, con Referencia DE/058/2021, de fecha 21 de octubre de 2021, en contra de TERMINALES PORTUARIAS, S.A. DE C.V., de las generales antes relacionadas, ya que la sociedad ha ejercido una actividad regulada o controlada por la Autoridad Marítima Portuaria, sin contar con la autorización ni estar inscritos como Agente Marítimo, en la sección respectiva del Registro Marítimo Salvadoreño, en adelante REMS, atribuyéndole la comisión de la infracción establecida en el art. 221 numerales 3 y 7 de la LGMP, y presentó los siguientes elementos probatorios: a) Copias simples de Declaración de Hechos del Capitán, en inglés y traducida al idioma castellano. b) Copia del Reporte Preliminar de Sucesos o Siniestros Marítimos, emitido por la Comisión para la Investigación de accidentes, en aplicación al Reglamento para la Investigación de Sucesos o Siniestros Marítimos en el Territorio Marítimo Salvadoreño. c) Copia de Resolución DE/054/2021, de fecha 01 de octubre de 2021, en la que el Director Ejecutivo de la AMP, adoptó las medidas provisionales necesarias. d) Copia de Resolución DE/055/2021, de fecha 11 de octubre de 2021. e) Copia de Resolución DE/056/2021, de fecha 14 de octubre de 2021. f) Copia del informe emitido por el REMS, de fecha 15 de octubre de 2021, en el cual informa que se ha realizado la verificación de todos los Agentes Marítimos autorizados e inscritos en el referido Registro, no encontrándose ningún registro asociado a la sociedad TERMINALES PORTUARIAS, SOCIEDAD ANÓNIMA DE CAPITAL VARIABLE, por lo que dicha sociedad no está autorizada como AGENTE MARITIMO. g) Copia certificada de Escritura Pública de Constitución de la sociedad TERMINALES PORTUARIAS, S.A. DE C.V., número 22 del Libro Noveno de Protocolo del notario Ricardo Guillermo Castaneda, de fecha 29 de julio de 1978, inscrita en el Registro de Comercio al No. 33 del Libro 217 del Registro de Sociedades, el 14 de agosto de 1978. h) Copia certificada de EZscritura Pública de Modificación de la sociedad TERMINALES PORTUARIAS, S.A. DE C.V., número 32 del Libro Quincuagésimo Segundo de Protocolo, del notario Jaime Antonio Arias Bojórquez, de fecha 03 de noviembre de 2010, inscrita en el Registro de Comercio al No. 43 del Libro 2690 del Registro de Sociedades, el 03 de febrero de 2011. i) Copia certificada de Reestructuración de Credencial de Junta Directiva de la sociedad TERMINALES PORTUARIAS, S.A. DE C.V., en la que aparece como Director Presidente el Licenciado Miguel Ángel Efrén Flores Rivas, cuyo periodo concluirá el día 11 de abril de 2026. Inscrita en el Registro de Comercio al No. 93 del Libro 4250 del Registro de Sociedades, el 22 de septiembre de 2020. j) Copia simple de Declaración de auxilio por parte del Capitán del buque Eduardo Pérez Rodríguez, para poder atracar, a efecto de reorganizar la carga, en vista que está se había desnivelado, de fecha 13 de octubre de 2021. En idioma inglés. k) Copia de Resolución DE/057/2021, de fecha 18 de octubre de 2021. VI) Este Consejo después de analizar el Pliego de Cargos y con base en el artículo 47 del Reglamento Ejecutivo de la Ley General Marítimo Portuaria, en Acta de sesión ordinaria número 43, mediante resolución número 86/2021, celebrada el 22 de octubre de 2021, por unanimidad acordaron: “*a) Ordenar el inicio del Procedimiento Administrativo Sancionador, por considerar que existen elementos de hecho y de derechos suficientes, en contra de:* […]. *2) La sociedad TERMINALES PORTUARIAS SOCIEDAD ANONIMA DE CAPITAL VARIABLE****,*** *por la comisión de la infracción contenida en el artículo 221 numerales 3 y 7 de la LGMP, por haber ejercido una actividad regulada o controlada por la AMP, sin tener autorización ni estar inscritos en la sección respectiva del Registro Marítimo Salvadoreño. Que podría ser sancionado con el monto que corresponde a las infracciones leves, de cero hasta 12.000.00 Derechos Especiales de Giro.* [...]. *c) Notificar formalmente […] a la sociedad TERMINALES PORTUARIAS, S.A. DE C.V., a través de su representante legal, Licenciado Miguel Ángel Efrén Flores Rivas, de la resolución que autoriza el inicio del procedimiento administrativo sancionador para que ejerza su derecho de audiencia y de defensa.* […]”.VII) Que en fecha 22 de octubre de 2021, fue notificado en legal forma al presunto infractor, el Pliego de Cargos DE/058/2021 y Certificación de punto de Acta de sesión ordinaria del Consejo Directivo de la AMP, Resolución número 86/2021, de la sesión ordinaria número 43, celebrada en esa misma fecha, otorgándosele un plazo de cinco días hábiles, contados a partir de la notificación formal. VIII) La sociedad TERMINALES PORTUARIAS, S.A. DE C.V., a través de su representante legal, presentó un segundo escrito recibido el 29 de octubre de 2021, haciendo referencia al Pliego de Cargos 058/2021, en el que relaciona que el Romano IV literal c) de dicho proveído, se previene a la sociedad presentar ante la AMP, en un plazo de tres días hábiles, el Carnet de Autorización como Agente Marítimo, y para subsanar tal prevención, el 04 de octubre del mismo año, remitieron carta y documentos de la existencia legal de la sociedad, informando que en el caso del buque M/V Caribbean Express, la sociedad se limitaba a ejecutar instrucciones recibidas de la empresa RIQUE-GU, constituida por las leyes de la República de Guatemala, con domicilio de la ciudad de Guatemala, quienes son los Agentes Generales de la empresa Xpress Feeder Container Line que los representa. Finalmente, el representante legal de la sociedad en su escrito indica, a su vez, en la parte relativa a Cargos Atribuidos, literal b) donde se atribuye la comisión de la infracción contenida en el art. 221 numerales 3 y 7 de la LGMP, ante tal situación y pese a lo mencionado, aclaran que carecen del nombramiento formal de Agentes Marítimos conforme al art. 95 LGMP, pues no han sido designados por ningún propietario, ni por un armador, ni por ningún Capitán de Buque bajo tal designación, pues solamente tal como lo expresa el inciso segundo de dicha norma legal, lo pueden ser, tan solo por el hecho de haber solicitado la atención de la referida nave,pero carecen de la documentación respectiva para acreditarse tal nombramiento, pues no se trata de un acto unilateral, sino que se necesita de la voluntad expresa de un Principal o Casa Matriz donde los designe como su Agente Marítimo, en todo caso, siguen manifestando pueden gestionar que se les entregue una “Carta Corresponsal” para atender las actividades marítimas y portuarias en territorio salvadoreño, nombramiento que es utilizado en este giro internacional de transporte marítimo de carga. Bajo tal entendido, podrían gestionar ante RIQUE-GU, en su calidad de Agentes Generales de la empresa “Xpress Feeder Contanier Line”, que atienda al M/V Caribbean Express para que los nombre sus Corresponsales para el territorio salvadoreño, para ello necesitan se conceda una prórroga del plazo establecido, de unos siete días hábiles más, a efecto de cumplir con las exigencias. Por lo que adjunta, con base al art. 22 del Reglamento del REMS, (sic) a efecto de iniciar los trámites de inscripción ante dicho Registro, a la sociedad Terminales Portuarias, S.A. de C.V., como Agente Corresponsal de dicha Principal. En consecuencia, solicitaron al CDAMP: “*a)* *Nos reciba la presente carta y se conceda la prórroga solicitada;* *b) Se tenga por agregada la documentación presentada en fecha 4 de los corrientes (octubre 2021) para los efectos consiguientes* […]; *c)* *Oportunamente, cuando presentemos la demás documentación, incluyendo la Carta Corresponsal, se registre en el REMS, en el Libro respectivo, el nombramiento solicitado*. […]”. IX) El 04 de noviembre de 2021, este Consejo Directivo en sesión ordinaria número 44, de Resolución No. 88/2021, por unanimidad acordó: “*a) Complementar la resolución 86/2021, en el sentido de comisionar a la Gerencia Legal para que en apoyo a la Dirección Ejecutiva, conduzca como instructor el procedimiento administrativo sancionador, para que se puedan desarrollar de manera ágil las etapas del proceso establecidas en el capítulo IV del Reglamento Ejecutivo de la Ley General Marítimo Portuaria, y asimismo se les notifique la apertura a pruebas al presunto infractor para que presente las pruebas de descargo pertinentes. b). Ratificar la presente resolución en esta misma fecha.”* X) Mediante resolución DE/059/2021, de fecha 11 de noviembre de 2021, emitida por la Dirección Ejecutiva de la AMP, en respuesta a escrito presentado por la sociedad Terminales Portuarias, S.A. DE C.V., el 29 de octubre del 2021, se admite el escrito, los términos de la petición, y realizado el análisis técnico y legal de la misma; con base a los artículos 7 numeral 4; y 13 numeral 5 de la LGMP; artículos 3, 10 y 83 inciso segundo de la LPA, resolvió: “*1.NO HA LUGAR a la prórroga del plazo solicitado en el Procedimiento Administrativo Sancionador. 2. REMITIR la documentación que se adjunta en el escrito en referencia, a la Gerencia Marítima, por lo que, deberá avocarse para iniciar el proceso de autorización. 3.CONTINUESE el Procedimiento Administrativo Sancionador.”* XI) Autoridad Marítima Portuaria, el 16 de noviembre de 2021, notificó al presunto infractor, mediante auto, “*Por agregado el escrito presentado por la sociedad, y, por contestado el Pliego de Cargos y Procedimiento Administrativo Sancionador* […]. *De conformidad al art. 51 del Reglamento Ejecutivo de la Ley General Marítimo Portuaria y por resolución número 88/2021, con el objeto de recabar las pruebas pertinentes, se ABRE A PRUEBAS el procedimiento administrativo sancionador por QUINCE DÍAS HÁBILES contados a partir del día siguiente de la notificación de la presente”*. XII) El 03 de diciembre de 2021, esta autoridad, recibió escrito, firmado por el Representante Legal de la referida sociedad, dirigido a este Consejo y al Director Ejecutivo de la AMP, haciendo referencia a la resolución DE/059/2021, dictada el 11 de noviembre de 2021; y oferta prueba, en atención a la recomendación de esta Autoridad, en el literal c) del análisis técnico y legal del romano III, a efecto de iniciar el procedimiento administrativo de autorización e inscripción en el Registro Marítimo Salvadoreño, por lo que, agrega la documentación que les resta por cumplir con los requisitos al efecto requeridos*,* misma que además, y con base al art. 107 de la LPA, ofrece como medio de prueba documental, la siguiente: “ *1.* *Documento privado por notario de la Designación de Corresponsal, mediante el cual la sociedad RIQUE, S.A., designa a TERMINALES PORTUARIAS, S.A. DE C.V., como su Agente para el territorio salvadoreño,* […]; *2. Diligencias Notariales de traducción del Contrato de Agencia que la principal SEA CONSORTIUM PTE LTD, concede a RIQUE, S.A.* […]. Que esperando haber presentado y cumplido con todos los requisitos que el art. 71 del Reglamento de Registro mencionado y demás normas legales exigen para la inscripción de la sociedad TERMINALES PORTUARIAS, S.A. DE C.V., como Agente Marítimo ante el Registro Marítimo Salvadoreño, por lo que, solicitaron: “*a)* *Me admita el presente escrito;* *b)* *Tenga por ofertada y presentada como prueba la documentación* […]; *c) Revisados que sean y cumplidos los requisitos de ley, tenga por registrado a TERMINALES PORTUARIAS, S.A. DE C.V., como Agente Marítimo; d) Se conceda la Certificación de Agentes Marítimos respectivos.*” BASE LEGAL A) Los artículos 220 y 221 numerales 3 y 7 de la LGMP, establecen, en su orden, lo siguiente: “*Tiene la consideración de infracción administrativa en el ámbito marítimo portuario, las acciones y las omisiones tipificadas y sancionadas por la presente Ley. Estas infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves.*” “*Son infracciones leves las siguientes: 3. El incumplimiento de las instrucciones y órdenes reglamentarias de la AMP o de las autoridades portuarias locales dentro del ámbito de sus competencias*”; “*7. La realización de actividades portuarias en el recinto público portuario o adscrito, sin la autorización correspondiente*.” B) El art. 3 de la LGMP, establece: *“Quedan comprendidos como sujetos a esta Ley, además de las personas jurídicas estatales, las personas naturales o jurídicas cuando negocien y utilicen los servicios de las instalaciones de puertos en el territorio nacional, especialmente los armadores, líneas navieras, agentes marítimos, operadores portuarios y sus usuarios*.” C) El art. 53 de la LGMP, regula: “*Ninguna persona puede formar parte de la tripulación de los buques o artefactos navales inscritos en el REMS, o ejercer profesión, oficio u ocupación alguna en la jurisdicción portuaria, o en actividad regulada o controlada por la Autoridad Marítima Portuaria, si no es autorizada por esta e inscrita en la sección respectiva del REMS*.” D) El art. 95 de la LGMP, dice: “*El Agente Marítimo es la persona designada por el propietario, armador o Capitán para realizar ante las Autoridades Marítimas, Portuarias y Aduaneras, las gestiones relacionadas con la atención de un buque en puerto salvadoreño. Dicho agente marítimo tiene la representación activa y pasiva, judicial y extrajudicial, conjunta o separadamente, de su Capitán, propietario o armador, ante los entes públicos y privados, a todos los efectos y responsabilidades del viaje que el buque realice a dicho puerto o desde el mismo, y hasta tanto se designe a otro en su reemplazo. No tiene la representación del propietario ni del armador que estuviere domiciliado en el lugar.**El Agente Marítimo, por el solo hecho de solicitar la atención de una nave, se entenderá investido de representación suficiente para todos los efectos subsecuentes, sin perjuicio de tener que acreditar su nombramiento con posterioridad*”. E) En su art. 98 de la LGMP, instituye: “*El Agente Marítimo, en cualquiera de sus designaciones no responderá por las obligaciones de su representado, salvo la responsabilidad que le* *corresponde por sus hechos personales o los que surjan de la leyes y reglamentos fiscales o administrativos.*” F) Asimismo, los arts. 7 y 8 del Reglamento de Recepción y Zarpe establecen, en su orden, lo siguiente: “*Todo buque que ingrese a un puerto o terminal marítima que desee fondearse, amarrarse a boya o atracar en dichas instalaciones, para sus operaciones de carga o descarga deberá estar consignado a un agente marítimo. Los agentes marítimos serán responsables por los reclamos pecuniarios que ocurrieren contra el buque, capitán del mismo o tripulación de éste, de conformidad a la LGMP*. “y “*Los agentes marítimos, cuando esperen la llegada de un buque, artefacto naval o embarcación, pasarán un aviso a la DLAMP y a la AMPL, por lo menos con veinticuatro horas de anticipación. Este aviso se podrá efectuar por escrito o por medio electrónico, en el que se indicará las particularidades del buque y sus características operacionales, pabellón, número OMI y en términos generales, la clase de carga que conduce y si entra vacío, qué clase de carga recibirá”.* G)El art. 71 del Reglamento de REMS, establece: “*El Agente Marítimo de un buque, en su primera gestión, informará ante la AMP el domicilio correspondiente del Armador del buque que se encuentra representando.* *Para inscribirse en el REMS, seguirá para tal efecto el procedimiento respectivo, debiendo presentar la documentación siguiente: 1. Formulario de solicitud debidamente completado. 2. Copia del documento de identidad del solicitante o del Representante legal en su caso de personas jurídicas. 3. Tarjeta de Identificación Tributaria del solicitante o de la persona jurídica en su caso. 4. Escritura de constitución en caso de personas jurídicas debidamente inscrita en el Registro de Comercio. 5. Credencial vigente del Representante Legal, inscrita en el Registro de Comercio en el caso de personas jurídicas. 6. Copia del documento o acto jurídico en virtud del cual se tenga la representación de un propietario o armador de buques. 7. Nombre y Número de matrícula de buques que pertenecen al propietario armador de buques que representa. 8. Autorización emitida por el Ministerio de Hacienda. 9. Recibo de pago del cargo administrativo por la autorización y registro*.” HECHOS PROBADOS**.** Con la documentación que consta en el expediente del presente Procedimiento Administrativo Sancionador, se ha comprobado lo siguiente: Que desde el 13 de septiembre de 2021, día en que ocurrió el incidente marítimo del buque M/V CARIBBEAN EXPRESS, bandera de Gibraltar, número OMI 9348986, tipo contaniero, el Capitán del buque señor Eduardo Pérez Rodríguez, informó a la Torre de Control del Puerto de Acajutla y al Agente Marítimo el informe inicial de un (1) contenedor al agua, el Capitán pidió además al Agente Marítimo que se pusiera en espera mientras evaluaban la situación a bordo, verificar el estado de la carga y apretar las amarras de ser necesario, por lo que, al día siguiente, el Inspector Naval de la AMP, se comunica con el Agente Marítimo Terminales Portuarias, S.A. DE C.V., para consultar sobre lo ocurrido con la caída del contenedor la noche anterior del buque que ellos representan, a lo que su representante manifiesta que fueron veintiún (21) contenedores en total los que han caído al agua. Asimismo, consta en folio 00000037, formulario FDL-01, Solicitud de Recibo, Acajutla 21 de septiembre de 2021. Nombre de buque MV CARIBBEAN EXPRESS. Tipo CONTAINERO. Agencia Naviera: TERMINALES PORTUARIAS. Muelle C-718. Hora de Solicitud de Recibo: 20:00. Hora de Atraque/Amarre: 21:42. Hora de Autoridades a bordo: 21:06. Hora de Recibo: 21:55. Remolcadores: Izalco Acajutla. Procedencia: Quetzal, Guatemala. Número de Tripulantes: 18. Actividad: Carga y Descarga de 537 contenedores. Aduana: Marvin Avilés (consta firma). Migración: Marvin Escobar (consta firma). Cuarentena: Rodrigo Estrada (consta firma). Delegación Local de AMP: Elías Rodas (consta firma y sello de Delegación Local de Acajutla). Capitán Eduardo P. Rodríguez (consta firma y sello M.V. CARIBBEAN EXPRESS). Agente: Mario Aldana (consta firma); asimismo, consta en el documento Lista de Chequeo de Certificados y Documentos de Buques.En ese sentido, la sociedad Terminales Portuarias, S.A. de C.V., se identifica como Agente Marítimo designado para realizar ante las Autoridades Marítimas, Portuarias o Aduaneras, las gestiones realizadas con la atención del buque en puerto salvadoreño, ejerciendo dicha actividad regulada o controlada por la AMP, sin tener autorización ni estar inscritos en la sección respectiva del Registro Marítimo Salvadoreño. Por consiguiente, las infracciones se cometieron en cuanto a que la sociedad Terminales Portuarias, S.A. de C.V., a través de su representante legal, incumplieron las instrucciones y ordenes reglamentarias de la AMP y, por la realización de actividades portuarias en el recinto público portuario o adscrito sin la autorización correspondiente, como Agente Marítimo, en la sección respectiva del Registro Marítimo Salvadoreño, en cumplimiento a los artículos 3, 53, 95, y 98 de la LGMP; artículos 7 y 8 del Reglamento de Recepción y Zarpe; y artículo 71 del Reglamento de Registro del Registro Marítimo Salvadoreño. CONTESTACIÓN DEL PLIEGO DE CARGOS Que el escrito de contestación del Pliego de Cargos fue presentado en tiempo, por el Licenciado MIGUEL ÁNGEL EFREN FLORES RIVAS, actuando en su calidad de Representante Legal de la sociedad TERMINALES PORTUARIAS, S.A. DE C.V., por lo que se procede al análisis del mismo: La sociedad TERMINALES PORTUARIAS, S.A. DE C.V., contestó haciendo referencia al pliego de cargos 058/2021, en relación al incidente marítimo ocurrido el 13 de septiembre de 2021, donde intervino el buque M/V Caribbean Express, capitaneado por Eduardo Pérez Rodríguez, y atribuyen a Terminales Portuarias, S.A de C.V., como Agente Marítimo del mencionado buque y en tal calidad se les consultó sobre lo ocurrido con la caída al mar de veintiún (21) contenedores, de los cuales diez (10) salieron a la playa y once (11) no han sido localizados, hecho ocurrido en aguas territoriales salvadoreñas. Asimismo, indica la sociedad, que en el romano IV literal c) de dicho proveído, se previene inicialmente a Terminales Portuarias, S.A. de C.V., a presentar ante la AMP en un plazo de 3 días hábiles, el Carnet de Autorización como Agente Marítimo, ante ello con fecha 04 de octubre 2021, contestó y adjuntó documentos de la existencia legal de la sociedad que representa y la suficiente personería con la cual actúa como representante legal, y además informa, que su función en el caso del buque se limita a ejecutar instrucciones recibidas por la empresa RIQUE-GU, constituida por las leyes de Guatemala, con domicilio en ciudad de Guatemala, quienes son los Agentes Generales de la empresa Xpress Feeder Container Line que los representa. La sociedad TERMINALES PORTUARIAS, S.A. DE C.V., expuso en su escrito que ante tal situación “[…] *aclaramos que carecemos del nombramiento formal de Agentes Marítimos conforme a lo prescrito por el Artículo 95 de la LGMP*, *pues no hemos sido designados por ningún propietario, ni por un armador, ni por ningún Capitán del buque bajo tal designación, pues solamente, tal como lo expresa el inciso segundo de dicha norma legal, lo podemos ser, tan solo por el hecho de haber solicitado la atención de la referida nave, pero carecemos de la documentación respectiva para acreditar tal nombramiento, pues no se trata de un acto unilateral, sino que se necesita de la voluntad expresa de un Principal o Casa Matriz donde nos designen como Agente Marítimo, en todo caso podemos gestionar que se nos entregue una carta corresponsal para atender las actividades marítimas y portuarias en territorio salvadoreño, nombramiento que es utilizado en este giro internacional de transporte marítimo de carga*.” Asimismo, hace referencia que, bajo tal entendido, ellos podrían gestionar ante RIQUE-GU, en calidad de Agentes Generales de la empresa Xpress Feeder Container Line, que entre otros buques atiende al M/V Caribbean Express para que los nombre como Corresponsales para el territorio salvadoreño, necesitando se les conceda una prórroga del plazo establecido, por unos siete días más, a efecto de cumplir con las exigencias que se les requirió. Por lo que, a efecto de iniciar los trámites de inscripción ante el REMS de la referida sociedad como Agente Corresponsal de dicho Principal, adjuntaron la documentación siguiente: “*1. Formulario de solicitud debidamente completado; 2. Copia del Documento Único de Identidad del Representante Legal de la citada sociedad; 3. Tarjeta de Identificación Tributaria de la sociedad solicitante; 4. Con carta fechada 4 de los corrientes* (octubre de 2021), *les adjuntamos la escritura de constitución social debidamente inscrita en el Registro de Comercio de la sociedad solicitante; 5. Con carta fechada 4 de los corrientes,* (octubre de 2021), *también adjuntamos la escritura de modificación social que unifica las cláusulas del Pacto Social de la sociedad solicitante; 6. Con carta fecha 4 de los corrientes, también adjuntamos la Credencial vigente del Representante Legal, inscrita en el Registro de Comercio*. “ Finalmente la referida sociedad, establece que los demás requisitos se presentaran al concederles la prórroga, en consecuencia, solicitaron a este Consejo, que: “*a) Nos reciba la presente carta; b) Se tenga por agregada la documentación presentada con fecha 4 de los corrientes* (octubre de 2021), para los efectos consiguientes; y asimismo, se agregue la documentación que se adjunta; *y c) Oportunamente, cuando se presente la demás documentación, incluyendo la Carta Corresponsal, se registre en el REMS, en el Libro respectivo, el nombramiento solicitado.* “ANÁLISIS JURÍDICO DE LOS ALEGATOS DEL PRESUNTO INFRACTOR De conformidad a Escritura Pública de Modificación, otorgada el 03 de noviembre de 2010, ante los oficios del notario Jaime Antonio Arias Bojórquez, la sociedad TERMINALES PORTUARIAS, S.A. DE C.V., tiene por objeto: a) Coordinar por sí misma o por delegación, las operaciones de carga y/o descarga de toda clase de naves en puerto salvadoreños; b) Actuar como armador, operador o agente de vapores, abastecedor de buques, corredor de vapores o remitente, fletador, cargador, sea en su propio nombre o como agente o representante de cualquiera otra sociedad, firma, asociación o persona que en se encuentre en la actividad naviera internacional. […], por lo que, la sociedad ha ejercido todo lo atinente a las designaciones de los agentes marítimos; no obstante, pretenden de acuerdo a sus alegatos, que carecen del nombramiento formal de Agentes Marítimos conforme lo prescrito en el art. 95 de la LGMP, por no haber sido designados por ningún propietario, ni por un armador, ni por ningún capitán del buque bajo tal designación, como causales de exclusión de responsabilidad, sin embargo, aunque la sociedad lo argumente, con base al art. 95 inciso segundo de la LGMP, el Agente Marítimo, por el solo hecho de solicitar la atención de una nave, se entenderá investido de representación suficiente para todos los efectos subsecuentes, sin perjuicio de tener que acreditar su nombramiento posteriormente. A ese respecto, este Consejo considera lo siguiente: a) Al analizar el escrito presentado por la sociedad presunta infractora, observamos que se fundamenta exclusivamente en indicar que carecen del nombramiento formal de Agentes Marítimos conforme a lo prescrito en el art. 95 de la LGMP por no haber sido designados, pues tal como lo expresa el inciso segundo de dicha norma legal, lo pueden ser, tan solo por el hecho de haber solicitado la atención de la referida nave, pero carecen de la documentación respectiva para acreditar tal nombramiento, pues no se trata de un acto unilateral, sino que se necesita de la voluntad expresa de un Principal o Casa Matriz donde se designe como agente marítimo y que en todo caso pueden gestionar se les entregue una Carta Corresponsal para atender las actividades marítimas portuarias en territorio salvadoreño, nombramiento que es utilizado en este giro internacional del transporte marítimo de carga; y que bajo tal entendido, podrían gestionar ante RIQUE-GU, en su calidad de Agentes Generales de la empresa Xpress Feeder Container Line, que entre otros buques atiende al M/V Caribbean Express, para que los nombre sus corresponsales para el territorio salvadoreño. En ese sentido, es pertinente señalar, que “*en la actualidad existen grandes empresas dedicadas al servicio de navegación agencia de buques (shipping service), sobre todo si se**tiene presente que las empresas armadoras difícilmente constituyan sucursales en un país extranjero (o constituyan sociedades nacionales) para la atención de sus buques, lo que implicaría un elevado gasto de funcionamiento, por lo que, recurren a contrato de agencia. Es por ello que, dependiendo exclusivamente de la modalidad contractual que vincule a las partes y las características de la navegación que se realice, la forma de retribución será diferente, como ocurre en la práctica, ya que para el caso de buques de líneas regulares (los denominados buques de línea o liner) la relación estará regida por un contrato de agencia percibiendo un porcentaje o participación del valor del flete de entrada y salida; y por su parte, para el caso de buques tramp (por oposición a los buques liner, no reúne ninguna de sus características, realiza los viajes que le son requeridos) la contratación se dará viaje por viaje (caso por caso), comúnmente se percibe una suma fija y la comisión que se le reconozca sobre la carga que logre contratar como consecuencia de la descarga de la mercadería y la continuidad del viaje. Entre los diversos agentes vinculados con el transporte marítimo, “se puede afirmar que el agente marítimo o también llamado consignatario de buques, es el que cumple un rol protagónico por encargo de su comitente o principal -generalmente el armador o naviero-en la organización del servicio de transporte marítimo”;* […]*El abogado, además explica, que del conjunto de auxiliares independientes o personal colaborador del naviero, entre ellos los agentes mediadores-corredores marítimos, brokers, etc.-, los agentes generales, los transitorios-freight forwarders- o las empresas que prestan servicios portuarios como la estiba y desestiba, el remolque o el practicaje; “el agente marítimo es la persona que en el puerto tiene una serie de funciones relacionadas con la atención del buque, entre ellas las de representar, de ser el caso, al armador, el porteador, al fletador o al Capitán”. El agente marítimo -explica Pejovés- es un empresario, que con título habilitante otorgado por la administración marítima que corresponda, puede prestar el servicio de agenciamiento marítimo, el cual en la actualidad se traduce en una pluralidad de funciones de distinto origen. Bajo las instrucciones de su comitente o principal, el agente marítimo puede contratar o encargarse del avituallamiento del buque, contratar los servicios portuario, despachar buques, pagar tarifas portuarias, celebrar contratos de fletamento o de transporte, expedir conocimientos de embarque, contratar servicios de reparación del buque o cualquier encargo que reciba de su comitente.* Ver fuente-Abogado arbitro y profesor de Derecho Marítimo José Antonio Pejovés, en su artículo “*Las funciones del Agente Marítimo o Consignatario de buques*”, de fecha 15 de mayo de 2019. Asociación Peruana de Agente Marítimos. (la negrita es de nosotros). En ese orden de ideas, independientemente de la relación contractual que se argumente para prestar el servicio de agenciamiento marítimo, la figura de Agente Marítimo, debe contar con un título habilitante otorgado por la administración marítima quien corresponda, en este caso, por la Autoridad Marítima Portuaria, con base al art. 53 de la LGMP; sin embargo, la sociedad objeto de sanción, pese a su designación de corresponsal, ha venido ejerciendo actividades relacionadas con la atención a buques que recalan en puerto salvadoreño, sin tener, la autorización, ni estar inscritos en la sección respectiva del Registro Marítimo Salvadoreño, por lo que, la sociedad Terminales Portuarias, S.A. de C.V., ha obrado culposamente, es decir, que ha existido una transgresión a la norma debido a su negligencia, lo que permite imponer una sanción por infracciones de un precepto administrativo. Véase sentencias de la Sala de lo Contencioso Administrativo del 27 de febrero de 1998, referencia 8 CH-92; sentencia del 24 de febrero de 1998, referencia 29-G-91, y sentencia 24 de febrero de 1998 referencia 36-G-95. Comentarios a la Ley de Procedimientos Administrativos. Colección Legislación comentada y relacionada No. 2, Editorial Cuscatleca. Henry Alexander Mejía. Página 324. Al disponer: *b) la culpa por imprudencia o negligencia, en las que no hay intencionalidad en producir el resultado antijurídico que se deriva de su conducta infractora. Es decir, cuando se produzca el resultado no querido por la norma o se realice una conducta generadora de riesgo, pese a que el sujeto pudo y debió evitarlo, observando y cumpliendo la norma que imponía el deber de cuidado.* (la negrita es de nosotros).b) Ciertamente la sociedad presentó documentación, para iniciar los trámites de inscripción ante dicho Registro, y proporcionó, en fechas 04 y 29 ambas de octubre de 2021, la documentación, consistente en: 1. Formulario de solicitud; 2. Copia de DUI del representante legal; 3. NIT de la sociedad; 4. Escritura de Constitución de la sociedad; 5. Escritura de Modificación social que unifica las cláusulas del Pacto Social de la sociedad; 6. Credencial vigente del representante legal; además, en fecha 03 de diciembre de 2021, agregó la documentación que faltaba por cumplir, además, con base al artículo 107 de la LPA, ofrece como medio de prueba documental la siguiente: 1. Documento Privado autenticado por notario de la designación de Corresponsal; y 2. Diligencias notariales de traducción del Contrato de Agencia; y 3. Los nombres y matrículas de los buques atendidos siendo estos: 1. Nombre: ALIOTH; Matrícula: IMO --------------; Propietario: Woodleigh Shipping Pte Ltd.; Bandera: Liberia y; 2. Nombre: CARIBBEAN EXPRESS; Matrícula IMO 9348986; Propietario: Westerschelde Shipping B.V.; Bandera: Gibraltar. Es preciso valorar que dichos documentos no eliminan la responsabilidad administrativa de la sociedad en comento, careciendo de utilidad probatoria para desvanecer la existencia de la falta administrativa; no obstante, es pertinente, útil y necesaria para el inicio del procedimiento de autorización e inscripción como agente marítimo, en el Registro Marítimo Salvadoreño, en cumplimiento al artículo 71 del Reglamento del REMS. El objeto de la prueba se define respecto de los hechos sobre los que hay disconformidad, los admitidos y los estipulados, de conformidad a lo que establece el artículo 309 Código Procesal Civil y Mercantil (CPCM), de los cuales se requiere probar solamente los hechos controvertidos, arts. 312 y 313 ordinal 1º CPCM, mientras que los hechos admitidos y los estipulados no requieren probarse, art. 314 ordinal 1º CPCM. El hecho precedente es afirmativo por la parte infractora, teniéndolo por admitido, y consecuentemente, son hechos establecidos sin necesidad de probarse, en virtud a lo expresado en su escrito de fecha 28 de octubre de 2021, en su párrafo cuarto. Asimismo, probado mediante informe de fecha 15 de octubre de 2021, el Registro Marítimo Salvadoreño, informa que se ha realizado la verificación de todos los Agentes Marítimos autorizados e inscritos en dicho Registro y no se encontró ningún registro asociado a la sociedad TERMINALES PORTUARIAS, SOCIEDAD ANÓNIMA DE CAPITAL VARIABLE, por lo que dicha sociedad no está autorizada como AGENTE MARITIMO. CRITERIOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LA MULTA. De conformidad al artículo 233 inciso 2 LGMP, el cual establece que “*La cuantía de las multas se graduará de acuerdo a la gravedad del hecho constitutivo de la infracción, considerando los daños y perjuicios producidos, el riesgo objetivo causado a los bienes o a las personas, la relevancia externa de la conducta infractora, la existencia de intencionalidad* […].”En cuanto a la gravedad del hecho constitutivo de la infracción, por la relevancia externa de la conducta infractora, la sociedad, ha venido ejerciendo desde el 2010, año en que otorgó Escritura Pública de Modificación, actividades ejercidas a la designación de un Agente Marítimo, reguladas en el artículo 95 de la LGMP y, que asimismo, por el solo hecho de solicitar la actividad de carga y descarga de quinientos treinta y siete (537) contenedores referido en el apartado de “HECHOS PROBADOS” de la presente resolución, se determina que, ha existido una transgresión a la norma debido a su negligencia, en cuanto al incumplimiento de las instrucciones y ordenes reglamentarias de la AMP, realizando actividades sin la autorización correspondiente. En tanto la determinación del monto de la sanción, la jurisprudencia constitucional ha señalado que, en la aplicación de las sanciones administrativas, el principio de proporcionalidad se cumple cuando las sanciones que se impongan se ajusten a la gravedad que comporte los hechos, según las circunstancias objetivas y subjetivas del mismo. Por ello, en principio el legislador formulo en la Ley General Marítimo Portuario, criterios de dosimetría punitiva que sirven de parámetro para que el aplicador – El Consejo Directivo – puedan imponer las sanciones.En la Jurisprudencia en sentencia del catorce de enero de dos mil dieciséis – Inconstitucional 109-2013- indica que, entre los criterios de dosimetría de sanciones administrativas que se considera se encuentran: “(*i) la intencionalidad de la conducta constitutiva de infracción; (ii) la gravedad y cuantía de los perjuicios causados; (iii) el beneficio que, si acaso, obtiene el infractor con el hecho y la posición económica y material del sancionado; y (iv) la finalidad inmediata o mediata perseguida con la imposición de la sanción.*” (el subrayado es nuestro)De manera que, para la determinación de la sanción en el presente caso sea proporcional, deberá tomarse en cuenta, la graduación de la misma, es decir, la apreciación conjunta de las circunstancias objetivas y subjetivas del hecho que se han acreditado en este procedimiento.

***B) PROCESO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR CONTRA EL SEÑOR EDUARDO PÉREZ RODRÍGUEZ*** Capitán del buque M/V CARIBBEAN EXPRESS, en su calidad de representante legal del propietario del buque Sociedad Westerchelde Shipping, B.V., por la comisión presunta de la infracción contenida en el artículo 222 numeral 2 de la Ley General Marítima Portuaria, en adelante LGMP, por negligencia como comando del buque, al no verificar el debido arrumaje de la carga a bordo y el evidente estado de deficiente mantenimiento de los fundamentos de la cubierta donde se aseguró la carga**,** que en la finalización del proceso correspondiente podría ser sancionado con el monto que corresponde a las infracciones graves de 12,001.00 hasta 48,000.00 Derechos Especiales de Giro. Asimismo, en el presente proceso administrativo sancionatorio, el Capitán del buque Eduardo Pérez Rodríguez, es representado legalmente por el Licenciado Edgar José Salmerón Campillo, Abogado, de nacionalidad salvadoreña, del domicilio de San Marcos, departamento de San Salvador.ANALIZADO EL PROCESO SE REALIZAN LAS SIGUIENTES CONSIDERACIONES: A**.** En fecha 13 de septiembre, a las 21:55, hora local, del año 2021, informó el Capitán del buque, sobre incidente marítimo del buque M/V CARIBBEAN EXPRESS, con bandera de Gibraltar, número OMI 9348986, tipo containero, en coordenadas 13°34’26.22” N y 089°57’33.78” W a 7.8 MN al oeste del Puerto de Acajutla, en donde cayeron fuera de borda 21 contenedores.B. En fecha 01 de octubre del año 2021, por resolución 54/2021, el señor Director Ejecutivo de la Autoridad Marítima Portuaria por sus siglas AMP, resuelve decretar medidas provisionales en virtud de sus facultades las cuales fueron: “*a)* *Decretar la medida provisional, de no autorizar el zarpe del buque M/V CARIBBEAN EXPRESS, con pabellón Gibraltar, con número de OMI 9348986, que actualmente se encuentra en la zona de fondeo en aguas territoriales, cuya ubicación actual es de 13 grados, 35 minutos, 04.52 segundos Norte, 089 grados, 52 minutos, 57.30 segundos oeste; por llevarse a cabo un proceso de investigación, el cual requiere realizar la toma de declaraciones o interrogatorios a las personas involucradas. b) Solicitar al corresponsal de P&I Maritime Claims Administrators LLC, una fianza bancaria, en el plazo de ocho días hábiles contados a partir del día siguiente a la notificación de la presente resolución, por la cantidad de CINCO MILLONES DE DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA depositados en un Banco Local autorizado por la Superintendencia del Sistema Financiero de El Salvador, lo cual servirá para garantizar la ejecución de la localización de los contenedores, extracción, disposición final y resarcir los daños ocasionados al medio ambiente, asimismo asumir el compromiso que si el monto es superior a la cantidad requerida, estarán obligados a cubrir la diferencia.* c) […] d)*Notificar de la presente resolución: Al señor Milton Guillén, corresponsal de P&I Maritime Claims Administrators LLC; al Doctor Jaime Antonio Arias Bojórquez, Licenciado Mauricio Antonio Hernández Vivas, y Licenciado Ever Adiel Morán Domínguez, en calidad de Apoderados Especiales del Capitán de barco, señor Eduardo Pérez Rodríguez;* […]; *al Estado de Bandera Gibraltar; al Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales y; a la Fiscalía General de la República*.” C. Que el 21 de octubre de 2021, el Director Ejecutivo de la AMP presentó ante este Consejo Directivo, el respectivo Pliego de Cargos, con Referencia DE-058-2021, en contra del señor Capitán del buque EDUARDO PÉREZ RODRÍGUEZ, en su calidad de representante legal del propietario de la sociedad Westerchelde Shipping, B.V., atribuyéndole la comisión de la infracción establecida en el art. 222 numeral 2 de la LGMP, habiendo presentado los siguientes elementos probatorios: a) Fotocopia simple de la Resolución de la DE-054-2021, de fecha 01 de octubre de 2021; b) Fotocopia simple de la Resolución de la DE-055-2021, de fecha 11 de octubre de 2021; c) Fotocopia simple de Resolución DE-056-2021, del 14 de octubre de 2021, d) Fotocopia simple de Resolución DE-057-2021, de fecha 18 de octubre de 2021, y fotocopia simple del reporte preliminar de inspección realizado al buque MV CARIBBEAN EXPRESS, de fecha 27 de septiembre del 2021. D. Este Consejo después de analizar el Pliego de Cargos y con base en el art. 47 del Reglamento Ejecutivo de la Ley General Marítimo Portuaria, y considerando que existen suficientes elementos de prueba, a través de resolución número 86/2021, ordenó: “*a)* *El inicio del Procedimiento Administrativo Sancionador, en contra de: 1) El señor Eduardo Pérez Rodríguez, capitán del buque M/V CARIBBEAN EXPRESS; en su calidad de representante legal del propietario del buque Sociedad Westerchelde Shipping, B.V. por la comisión de la infracción contenida en el artículo 222 numeral 2 de la LGMP, por negligencia como comando del buque, por no verificar el debido arrumaje de la carga a bordo y el evidente estado de deficiente mantenimiento de los fundamentos de la cubierta donde se aseguró la carga, que en la finalización del proceso correspondiente podría ser sancionado con el monto que corresponde a las infracciones graves de 12,001.00 hasta 48,000.00 Derechos Especiales de Giro.* 2. […] *b) Confirmar la medida provisional dictada en resolución DE/056/2021, de fecha catorce del presente año consistente en: 1) No autorizar el zarpe del buque M/V CARIBBEAN EXPRESS, con pabellón Gibraltar, con número 9348986. Sin perjuicio que esta medida provisional dictada pueda ser sustituida por la constitución de un aval suficiente.* 2) *Como aval suficiente la sociedad STEAMSHIP INSURANCE MANAGEMENT SERVICES LIMITED, deberá presentar una fianza, a satisfacción de la AMP. la cual deberá ser emitida por una afianzadora local autorizada por la Superintendencia del Sistema Financiero de El Salvador, por la cantidad de Cinco Millones de Dólares de los Estados Unidos de América ($5,000.000.00) a favor de la Autoridad Marítima Portuaria de El Salvador; para garantizar el cumplimiento del plan de búsqueda, que consta de localización, así como la extracción, disposición final y resarcir daños medioambientales. c) Notificar formalmente tanto al Licenciado Edgar José Salmerón Campillo, en su calidad de Apoderado Especial del Capitán del buque M/V CARIBBEAN EXPRESS,* […] *de la resolución que autoriza el inicio de los respectivos procedimientos administrativos sancionadores para que ejerzan sus derechos de audiencia y defensa, dentro del plazo de cinco días hábiles, contados a partir de la notificación formal. d) Ratificar en esta fecha la presente resolución.* “E. Que en fecha 22 de octubre de 2021, fue notificado a los presuntos infractores, el Pliego de Cargos DE-058/2021 y Certificación de Punto de Acta de sesión ordinaria del Consejo Directivo de la AMP, Resolución número 86/2021, de la sesión número 43 del día 22 de octubre de 2021, otorgándoseles un plazo de cinco días hábiles, contados a partir de la notificación formal. F. En fecha 29 de octubre de 2021, fue presentado escrito por el Licenciado Salmerón Campillo, quien es el Apoderado Especial del Capitán del buque, en el cual solicita tener por contestado en sentido negativo, el Pliego de Cargos, en el sentido siguiente, romano IV.Alegando y oponiendo nulidades absolutas del procedimiento: 1. Nulidad Absoluta por realizar actuaciones procedimentales administrativas en horas inhábiles (artículo 81 LPA y 232 CPCM); 2. Nulidad Absoluta sobre la exigencia de la Garantía por ser dictada por una autoridad incompetente en razón a la materia. 3. Nulidad Absoluta por falta del derecho de defensa de los interesados; por falta de legítimo contradictor relacionada a la legitimación pasiva; 4. Nulidad Absoluta por falta de anexos de informes. De igual forma en su literal G. Sobre la contestación del presente proceso sancionatorio: 1. Falta de lesividad de un bien jurídico protegido por errónea aplicación del art. 222 numeral 2 LGMP. 2. Contestación en sentido negativo y pidiendo apertura de pruebas. Finalmente Reitera la solicitud de Certificación del Expediente Administrativo. H**.** El 04 de noviembre de 2021, este Consejo Directivo mediante Resolución No. 88/2021, en sesión número 44, acordó la resolución que literalmente expresa: “*a) Complementar la resolución 86/2021, en el sentido de comisionar a la Gerencia Legal, para que en apoyo a la Dirección Ejecutiva, conduzca como instructor el proceso administrativo sancionador, para que se puedan desarrollar de manera ágil las etapas del proceso establecidas en el Capítulo IV del Reglamento Ejecutivo de la Ley General Marítima Portuaria, y asimismo se les notifique la apertura a pruebas a los presuntos infractores para que presenten las pruebas de descargo pertinentes. b) Ratificar la presente resolución en esta misma fecha; misma que fue notificada por la AMP el 16 de noviembre de 2021*.” I. Que el 03 de diciembre del año 2021, fue presentado escrito por el Licenciado Salmerón Campillo, Apoderado Especial, de generales conocidas en el presente proceso, quien dando cumplimiento a la resolución 86/2021 de fecha 22 de octubre de 2021, expresa en su numeral “*2) Como aval suficiente la sociedad STEAMCHIP INSURANDE MANAGEMENT SERVICES LIMITED, deberá presentar una fianza a satisfacción de la AMP, la cual deberá ser emitida por una afianzadora local autorizada por la Superintendencia del Sistema Financiero , por la cantidad de Cinco Millones de Dólares de los Estados Unidos de América ($5,000.000.00), a favor de la Autoridad Marítima Portuaria de El Salvador. Quien en su parte petitoria solicita: Tengáis por presentada la fianza por el monto de Cinco Millones de Dólares de los Estados Unidos de América, a favor de la Autoridad Marítima Portuaria de el Salvador y por lo tanto, se ordene la liberación inmediata y sin restricciones para el zarpe buque M/V Caribbean Express con numero de OMI, ------------.* […]”*.*J.En fecha07 de diciembre del año 2021, el Apoderado Especial *supra* relacionado, presentó escrito, en atención a auto emitido a las catorce con treinta minutos del día 15 de noviembre del año 2021, en la que se le notificó la apertura de pruebas por el plazo de 15 días hábiles en el procedimiento administrativo sancionador, de conformidad al art. 51 del Reglamento de la Ley General Marítimo Portuaria, en dicho escrito hace referencia el profesional en mención: “*1) sobre la carga de la prueba en el procedimiento administrativo sancionatorio, donde manifiesta que la carga de probar los hechos constitutivos de infracción administrativa le corresponde a la Administración Pública. 2) Falta de elementos en el expediente administrativo sancionador que eximen de responsabilidad a mi mandante, en el cual se puede evidenciar dos cosas: a) falta de informe final de la comisión de investigación, y b) falta de documentos en el expediente.”* K.En fecha08 de diciembre del año 2021,se recibió escritodel Licenciado Salmerón Campillo, en el cual informa la situación actual en la que se encuentra la ejecución del “*Plan de búsqueda de contenedores*”, manifestando que: “[…] *una vez concluidos todas las actividades pertinentes se informara en la forma requerida por esta autoridad respecto de los resultados que el mismo genere y sean procesados por personal con la capacidad técnica adecuada*. […]”. L.En la misma fecha *supra* relacionada, se le notificó al referido profesional, de la resolución tomada por este Consejo Directivo de la AMP, número 114/2021, de fecha 07 de diciembre del año 2021, en la cual se resolvió en los siguientes términos: “ […] *b)* *Para que la fianza pueda ser aceptada se debe modificar en los términos siguientes: Pagar al primer requerimiento por el incumplimiento de la resolución número 86/2021, literal b) numeral 2 emitida por el Consejo Directivo de la AMP, de fecha 22 de octubre 2021, en la cual consta la localización de los 11 contenedores, extracción, disposición final y resarcir los daños ambientales; por la suma de CINCO MILLONES DE DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA, por la declaración de hechos del Capitán del buque M/V Caribbean Express, OMI: 9348986, relativo al suceso marítimo acaecido el 13 de septiembre 2021, en aguas salvadoreñas, y el* *reporte preliminar de suceso o siniestro marítimo, emitido por el Delegado Local de Acajutla, en fecha 14 de septiembre 2021, asimismo, se deberá omitir los párrafos 1 y 2 en los considerandos de la fianza presentada*. […]” M. En fecha 09 de diciembre del año 2021, se le notificó al Licenciado Salmerón Campillo, la conclusión del plazo probatorio, y el inicio del análisis de las pruebas por el plazo de treinta días hábiles, contados a partir del día siguiente del plazo probatorio. N**.** En fecha 14 de diciembre del año 2021**,** se recibió escrito del Licenciado Salmerón Campillo, en la que adjunta carta explicativa emitida por ASSA COMPAÑÍA DE SEGUROS, SOCIEDAD ANÓNIMA, que se abrevia ASSA COMPAÑÍA DE SEGUROS, S.A., en la que solicita: “*a) Se reconsidere la solicitud de modificar la fianza según consta en resolución relacionada supra. b) Se tenga a bien realice un cambio en la redacción de la fianza, únicamente en el sentido de agregar dentro del texto que la fianza se emite a favor de la Autoridad Marítimo Portuaria. c****)*** *Procedáis a devolver el documento que contiene la fianza entregada en fecha 3 de diciembre para los efectos antes relacionados y debido a que, si tienen a bien autorizar el petitorio anterior, el texto de la misma será enmendado en los términos señalados.”*O.En fecha 17 de diciembre del año 2021, se notificó al Licenciado Salmerón Campillo, sobre escrito presentado en fecha 14 de diciembre del año 2021, sobre el cual el Consejo Directivo de la AMP, ratificó lo expresado en resolución 114/2021, -notificada en fecha 08 de diciembre del año 2021-, de igual modo, en este acto se llevó a cabo la entrega de la fianza número 85D1611, por un monto de $5,000.000.00 emitida por ASSA COMPAÑÍA DE SEGUROS, SOCIEDAD ANÓNIMA, que se abrevia ASSA COMPAÑÍA DE SEGUROS, S.A. P. En fecha 18 de diciembre del año 2021, se recibió procedente de la Comisión de Investigación de sucesos o siniestros marítimos en el territorio marítimo salvadoreño, informe final del suceso marítimo por perdida de veintiún (21) contenedores al mar por el buque M/V Caribbean Express, con sus respectivos anexos. BASE LEGAL APLICABLE A. Vistos y leídos los antecedes, la base legal aplicable para el procedimiento sancionatorio en contra del Capitán del Buque, es en razón al art. 99 LGMP, acápite, “Representación Legal del Capitán”, el cual estipula: “*El capitán es representante legal del propietario y del armador del buque no domiciliado en el lugar, en todo lo referente al buque y a la expedición, sin perjuicio del mandato especial que pueda conferírsele.* De igual modo, en el art. 100 de la misma normativa, acápite, “Representación”, el cual expresa: “*En los puertos donde el armador o el propietario no tengan su domicilio, el capitán ejercerá la representación judicial activa y pasiva de aquellos en todos los asuntos relacionados con la expedición.**En las mismas circunstancias, y siempre que el puerto no sea el lugar del domicilio del fletador o del respectivo cargador, tendrá también la representación de éstos a fin de salvaguardar los intereses de la carga.”* (el subrayado es nuestro)B.El art. 63 numeral 2 de la LGMP, que en su epígrafe OBLIGACIONES expresa: “*En su carácter de delegado de la autoridad pública para la conservación del orden, seguridad y salvamento del buque el Capitán estará especialmente obligado a:* […] *2. Verificar al buen arrumaje y distribución de los pesos a bordos y el cumplimiento de las normas sobre seguridad de la carga y estabilidad del buque*. […]”. (el subrayado es nuestro)C. El art. 102 de la LGMP, en su epígrafe “RESPONSABILIDAD DE LA CARGA**”** establece: “*El Capitán tendrá, el carácter de depositario de la carga y de cualquier efecto que reciba a bordo, en representación del armador; y como tal, estará obligado a cuidar de su apropiado manipuleo en las operaciones de carga y descarga, de su buen arrumaje y estiba, de su custodia y conservación, y de su pronta entrega en el puerto de destino. Salvo pacto en contrario, la responsabilidad del Capitán respecto de la carga, comenzará desde que la recibe y termina con el acto de la entrega en el lugar en que se haya pactado, o en el que sea de uso en el puerto de descarga*.” (el subrayado es nuestro)D. En el art. 220 de la LGMP, establecen, en su orden lo siguiente: “*Tiene la consideración de infracción administrativa en el ámbito marítimo portuario, las acciones y las omisiones tipificadas y sancionadas por la presente Ley. Estas infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves.*” (el subrayado es nuestro) E. En el art. 222 numeral 2 del mismo cuerpo normativo, regula “*Son infracciones graves las siguientes: “*[…] *2. Cualquier acción u omisión que cause, por culpa o por negligencia, daño a los medios de trasporte marítimos o terrestres, a las obras o instalaciones e inclusive equipos de buques y de infra y superestructura portuaria, así como a las mercancías, los contenedores o cualesquiera otros elementos, sea a bordo o situados en el espacio portuario, y también su utilización indebida o sin permiso cuando este sea necesario*.” F. En el art. 233 de la misma norma, dice: *“Las infracciones, sean marítimas o portuarias, reguladas por la presente Ley, se sancionan con las multas siguientes: 1. Las infracciones leves, hasta 12,000.00 Derechos Especiales de Giro; 2. Las infracciones graves, de 12,001.00 hasta 48,000.00 Derechos Especiales de Giro; y, 3. Las infracciones muy graves, de 48,001.00 hasta 96,000.00 Derechos Especiales de Giro. La cuantía de las multas se graduará de acuerdo a la gravedad del hecho constitutivo de la infracción, considerando los daños y perjuicios producidos, el riesgo objetivo causado a los bienes o a las personas, la relevancia externa de la conducta infractora, la existencia de intencionalidad y la reincidencia.* […]”. (el subrayado es nuestro)D. El art. 28 del Reglamento Ejecutivo de la AMP, en su epígrafe FUNCIONES DEL CDAMP, en su literal c) dice: “*Ejercer la función sancionadora de la AMP*.” HECHOS PROBADOS Y RELEVANTES Con la documentación que consta en el expediente del presente Procedimiento Administrativo Sancionador, se ha comprobado lo siguiente: A. Consta en informe final del suceso marítimo por perdida de veintiún (21) contenedores al mar, por el buque Caribbean Express, en el epígrafe “conclusiones” que, durante la inspección realizada a bordo del buque, el trincado y estiba general de la carga a bordo presentaba deficiencias ya que los tensores se encontraban flojos y por tanto no desempeñaban la función de sujetar la carga por lo que ésta representaba un peligro para la tripulación, el buque y la carga. B. La Comisión de Investigación en su informe final logró establecer, que los elementos de sujeción en cubierta (cáncamo y fundamentos) se encuentran con alto grado de corrosión y laminación debido al deficiente mantenimiento de estos, evidenciándose que un cáncamo se rompió y los fundamentos se deformaron debido al estado de debilitamiento en que se encontraban.C. La Comisión de Investigación en su informe final, determina que, de acuerdo a las entrevistas realizadas a la tripulación, estos manifestaron comprender las funciones dentro de la organización del buque, se pudo verificar que la gestión con respecto al mantenimiento y la gestión de seguridad en las operaciones de estiba de contenedores no son ejecutados de manera efectiva, dichos factores operacionales y mantenimiento, son causas que contribuyeron al acaecimiento del suceso marítimo. D.Finalmente, la Comisión de Investigación del suceso marítimo acaecido en fecha 13 de septiembre del año 2021, determina que la causa que provocó la pérdida de los veintiún (21) contenedores de la bahía 38 de la banda de babor del buque CARIBBEAN EXPRESS, con un peso total de 207.1 toneladas, se debió a que los dispositivos de anclaje de la carga son inadecuados debido a la corrosión y al alto grado de laminación que presentan, combinado con la falta de supervisión de la estiba de la carga a bordo. En ese sentido, aunque se presentaban condiciones climáticas desfavorables, estas no se consideren determinantes en el acaecimiento de este suceso marítimo, siendo las deficiencias encontradas lo que contribuyó directamente en la perdida de los contenedores. CONTESTACIÓN DEL PLIEGO DE CARGOS Que el escrito de contestación del Pliego de Cargos fue presentado en tiempo, por el Licenciado Edgar José Salmerón Campillo, actuando en su calidad de Apoderado Especial del Capitán del Buque Eduardo Pérez Rodríguez, por lo que se procede al análisis del mismo: A. El Apoderado Especial Licenciado Edgar José Salmerón Campillo, contestó en sentido negativo los hechos que se le atribuyen al Capitán del Buque, en los señalamientos contenidos en el Pliego de Cargos, con referencia DE/058/2021, manifestando que no es cierto que se hayan cometido infracciones al ordenamiento legal salvadoreño, específicamente de lo ocurrido el 13 de septiembre del año 2021, por no haber lesionado ningún bien jurídico protegido, que contemple sanción alguna. B.El Apoderado Especial alegó oponiendo Nulidades Absolutas del procedimiento tales como: 1. Nulidad Absoluta por conculcaciones al derecho de defensa por realizar actuaciones procedimentales administrativas en horas inhábiles. Manifiesta el Apoderado Especial que la notificación se realizó a través de medios digitales, y fueron realizadas pasadas las veintiún horas para establecer el inicio del procedimiento sancionatorio y una medida cautelar, lo cual, no solamente es atentatorio al debido proceso, sino que estará vinculada con la posibilidad de reclamación de los daños de responsabilidad civil causados por la afectación, no solo en contra de mi mandante, sino de los involucrados, incluyendo la tripulación y las personas naturales y jurídicas afectadas por la emisión de una medida cautelar sin fundamento. 2. Nulidad Absoluta sobre la exigencia de la Garantía al ser dictado por una autoridad manifiestamente incompetente en razón de la materia. Expresa el Apoderado Especial, que no desconoce las facultades sancionatorias de la administración pública, y la potestad legal de iniciar y seguir un procedimiento administrativo sancionatorio, no obstante, exigir de manera arbitraria una garantía o fianza bancaria o de una aseguradora local, específicamente para resarcir daños ambientales, es ostensiblemente una facultad que le compete al Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales o a los Tribunales Ambientales y no a una Autoridad Marítima Portuaria y finalmente existe exceso de las actuaciones realizadas por el Director Ejecutivo como por el Órgano Colegiado, que no puede exigir una fianza relacionada al cumplimiento de supuestas obligaciones de daños que no han sido probados ya que no existe un razonamiento técnico ambiental de tal aseveración, lo cual será evaluado en los procesos judiciales penales y contencioso que se han instruido iniciar. 3. Nulidad Absoluta por falta de Garantía del Derecho de Defensa de los Interesados; por falta de Legítimo Contradictor relacionada a la legitimación pasiva, en el presente caso, efectivamente hay un problema de falta de legítimo contradictor, pues ni siquiera se tiene una plena identificación de las partes del procedimiento ya que establecen incorrectamente un procedimiento contra el buque, contra el capitán del buque o contra la sociedad dueña del buque, pero exigen una fianza a una sociedad que no es parte en el proceso, lo cual a todas luces es indiscutiblemente un yerro evidente de la identificación de las partes procesales y a quienes se les puede exigir una determinada conducta. 4. Nulidad Absoluta por falta de anexos de informes. En cuanto a este señalamiento puntualiza la defensa que no ha tenido acceso al expediente administrativo. (Falta de informe final, y falta de entrevistas realizadas a la tripulación por lo que existe una violación al derecho de defensa). ANÁLISIS JURÍDICO DE LOS ALEGATOS DEL PRESUNTO INFRACTOREl Licenciado Edgar José Salmerón Campillo, quien es el Apoderado especial del Capitán del buque Caribbean Express, pretende establecer en sus escritos la existencia de diferentes nulidades absolutas, como la notificación en horas inhábiles, falta de competencia de la Autoridad Marítima Portuaria, en razón a la materia, en exigir una garantía, falta de un legítimo contradictor en el procedimiento administrativo sancionatorio, como también falta de anexos de informes tales como el informe final de la comisión de investigación de sucesos o siniestros marítimos en el territorio marítimo salvadoreño, y entrevistas a la tripulación del buque, por lo que considera que no se ha garantizado el derecho a la defensa, lo que le ha generado nulidades absolutas establecidas en art. 36 letra b) de la Ley de Procedimientos administrativos. Al respecto, este Consejo considera lo siguiente: a)Al realizar el análisis sobre la supuesta nulidad absoluta de la notificación vía correo electrónico, al Apoderado Especial, Licenciado Salmerón Campillo, que se realizó a las veintiún horas del día 22 de octubre del año 2021, de la resolución 86/2021, tomada por el Honorable Consejo Directivo de la Autoridad Marítima Portuaria, el cual resolvió: “*a) Ordenar el inicio del procedimiento administrativo sancionatorio en contra de: 1. El señor Eduardo Pérez Rodríguez, capitán del buque M/V CARIBBEAN EXPRESS, y b) confirmar la medida provisional dictada en la resolución DE/54/2021 de fecha 14 de octubre de 2021, consistente en* *1) NO autorizar el zarpe del buque M/V CARIBBEAN EXPRESS, con numero de OMI 9348986, el cual tiene la bandera de Gibraltar, sin que esta medida pueda ser sustituida por la constitución de un aval suficiente y 2) como AVAL suficiente la sociedad STEAMSHIP INSURANCE MANAGEMENT SERVICES LIMITED, deberá presentar una fianza a satisfacción de la AMP, la cual deberá ser emitida por una afianzadora local autorizada por la Superintendencia del Sistema Financiero, por la cantidad de CINCO MILLONES DE DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA ($5,000,000.00) a favor de la Autoridad Marítima Portuaria de El Salvador”;*  en este caso en particular el Apoderado Especial, Licenciado Salmerón Campillo, manifiesta que se le ha violentado el derecho de defensa ya que la notificación se realizó fuera de las horas hábiles, sin embargo, la nulidad, en derecho procesal, constituye una sanción que priva al acto de sus efectos normales y dependiendo de la mayor o menor trascendencia de la falta, se puede viciar el acto o no necesariamente; ya el legislador en el código procesal civil y mercantil contempla los principios que lo regulan, los cuales en este caso en concreto, nos referimos al principio de trascendencia, la Sala de lo Civil ha sostenido ”*en el sistema legal salvadoreño no existe la nulidad por la nulidad misma, pues la Sala reiteradamente ha dicho, que la existencia y comprobación de un vicio procedimental no conduce indefectiblemente a la declaratoria de nulidad, pues debe de tomarse siempre en cuenta si el vicio produjo o puede producir perjuicio al derecho de defensa de la parte que lo alego en cuyo favor se ha establecido, es decir, debe el juzgador cerciorarse, si el vicio trascendió al interés del recurrente…”* (sentencia de casación ref. 144-CAF-2008, nueve horas del 18 de diciembre 2009), en ese orden de ideas, de la lectura de la sentencia antes descrita, esta se refiere, que el derecho procesal moderno, para que exista una nulidad, no basta la sola infracción a la norma, sino que debe producirse perjuicio efectivo a la parte, en ese sentido no ha existido perjuicio alguno a la parte infractora, por lo que el Apoderado Especial, Licenciado Salmerón Campillo, ha tenido la oportunidad de poder ejercer la defensa, en cada uno de los actos administrativos durante el proceso administrativo sancionatorio, para presentar cualquier tipo de pruebas sea esta testimonial, pericial y documental, para desvirtuar la infracción cometida. b) En ese mismo orden de ideas, planteadas en el literal b) del artículo 233 del Código Procesal Civil y Mercantil, CPCM, expresa sobre el principio de trascendencia, aplicable a este alegato, el cual es una herramienta que tiende a la protección de derechos y satisfacción de pretensiones, procura mantener su existencia hasta lograr su finalidad; lo expresado conlleva la creación de medios de filtración legales que eviten u obstaculicen, el cumplimiento de este propósito, y es aquí donde las nulidades procesales cumplen esa función, lo anterior implica que las ilegalidades de índole procesal al igual que las nulidades de este tipo tal es el caso que nos ocupa, deben de alguna manera provocar un efecto, que genere una verdadera desprotección ostensible en la esfera jurídica del administrado, que cause un daño irreparable al desarrollo de todo el procedimiento y genere una conculcación clara de los principios constitucionales. Finalmente cuando se vulnera el principio de legalidad, y el principio del debido proceso, se violenta el derecho de defensa consagrado en el artículo 11 inciso 1 de la Constitución, en relación con el artículo 4 del CPCM, situación que en el presente proceso sancionatorio no se ha vulnerado, y se ha garantizado que no se violenten las garantías constitucionales que tiene derecho toda persona, por consiguiente con base a los argumentos de derecho antes planteados, esta nulidad se declara no ha lugar. c) En cuanto al alegato de la nulidad absoluta, relacionado a la exigencia de la garantía por autoridad manifiestamente incompetente en razón de la materia, ya la doctrina administrativa coincide en señalar que la competencia es un elemento intrínseco a la naturaleza de los órganos, entes e instituciones de la administración pública. El autor Ramón Parada, en su libro (derecho Administrativo, tomo II, décimo cuarta edición, Marcial Pons, Madrid, 2000) señala al respecto: **“***en términos muy elementales, la competencia puede definirse como la medida de la capacidad de cada órgano y también como el conjunto de funciones y potestades que el ordenamiento jurídico atribuye a cada órgano y que uno y otros están autorizados y obligados a ejercitar***”.** En síntesis el acto administrativo requiere una cobertura legal, es decir, la existencia de una potestad habilitante que otorgue competencia al órgano o funcionario emisor (sentencia definitiva en proceso contencioso administrativo, referencia 69-S-96 de las nueve horas y cuarenta y siete minutos del día quince diciembre de mil novecientos noventa y siete.), de ello se colige, que esta Autoridad Marítima Portuaria, y con las atribuciones que le otorga la LGMP, en sus arts. 12 y 221, mediante el acto administrativo resolución 86/2021 de fecha 22 de octubre de 2021, el Concejo Directivo de la AMP, ratificó las diferentes medidas cautelares impuestas. Por consiguiente, está claro que la Autoridad, actúa conforme lo faculta la LGMP, y no de forma arbitraria como lo manifiesta el Apoderado Especial Licenciado Salmerón Campillo, en sus alegatos. Finalmente carece de todo fundamento legal el hecho que manifieste que no existe un daño ambiental al ecosistema marítimo, obviamente éste se determinara mediante un análisis técnico que está llevando a cabo el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales; en consecuencia la imposición de la garantía o fianza, se ha determinado para garantizar el cumplimiento del “Plan de Búsqueda que consta de localización, extracción, disposición final y resarcir daños ambientales”, de igual forma, se debe agregar que a la fecha no se ha cumplido con la resolución DE/056/2021, de fecha 14 de octubre, del año 2021, concerniente al plan de búsqueda de los contenedores que no han sido localizados en aguas jurisdiccionales salvadoreñas. Es así como se aclara que esta AMP, ha intervenido y actuado conforme la norma jurídica que le faculta, por todo lo expuesto este Concejo Directivo de la Autoridad Marítima Portuaria, concluye que no existe violación alegada por la parte infractora. d)Sobre la violación por falta del derecho de defensa, de legítimo contradictor que señala la parte infractora, donde manifiesta que se identifica en un primer momento al Capitán del buque, posteriormente al buque en sí y posterior a la sociedad propietaria del buque, por lo tanto al no tener claridad contra quien va dirigido el procedimiento es necesario que se declare la nulidad de la resolución, no obstante lo expuesto por la parte infractora, corresponde analizar si en el proceso se logra identificar el legítimo infractor; consta en el expediente administrativo, a folios 196, la resolución DE/058/2021, de fecha 21 de octubre 2021, emitida por el señor Director Ejecutivo de la AMP, el cual fue presentado ante este Consejo Directivo de la AMP, el pliego de cargos, y en la parte petitoria solicitó: “*1. Que mediante el presente pliegos de cargos se tenga por conocidos los hechos descritos, que pueden ser constitutivos de infracciones atribuidas, en contra del Capitán del buque M/V CARIBBEAN EXPRESS, señor Eduardo Pérez Rodríguez, en su calidad de representante legal del propietario del buque, Sociedad Westerchelde Shipping, B.V., ya que se le atribuye la comisión de la infracción contenida en el artículo 222 numeral 2 de la LGMP, que consiste en cualquier acción u omisión que cause, por culpa o por negligencia, daño a los medios de trasporte marítimo o terrestre, a las obras e instalaciones e inclusive equipos de buques y de infra y superestructura portuaria, así como a las mercancías, los contenedores o cualesquiera otros elementos, sea a bordo o situados en el espacio portuario y también su utilización indebida o sin permiso cuando este sea necesario; por consiguiente existe negligencia del comando del buque, por no verificar el debido arrumaje de la carga a bordo y el evidente estado de deficiente mantenimiento de los fundamentos de la cubierta, donde se aseguró la carga, que en la finalización del proceso correspondiente podría ser sancionado con el monto que corresponde a las infracciones graves, de 12,001.00 hasta 48.000.00 derechos especiales de giro, según el artículo 233 numeral 2 de la LGMP. “*De lo anterior queda establecido la existencia del legítimo contradictor, Capitán del buque señor Eduardo Pérez Rodríguez, ya que, en el pliego de cargos, se individualiza al supuesto infractor; consta a folios 132 del expediente administrativo, resolución DE/055/2021, de fecha 11 de octubre del año 2021, en el cual el Licenciado Salmerón Campillo, presenta escrito de fecha 07 de octubre del año 2021, en la que solicita modificar lo pertinente a la garantía: “[…] *4. Modifiquéis la resolución y por lo tanto admitáis la carta garantía emitida por STEAMSHIP INSURANCE MANAGEMENT SERVICES LIMITED, quien proporcionara tal garantía, una vez sean llevadas a cabo las entrevistas a los miembros de la tripulación y se autorice la salida de zarpe.* […].” De lo anterior se colige que la garantía se solicitó, en virtud del escrito que presento el licenciado Salmerón Campillo, en fecha 07 de octubre del año 2021, en la que estableció que sería la sociedad STEAMSHIP INSURANCE MANAGEMENT SERVICES LIMITED, la que garantizaría la presentación de la referida la fianza. Asimismo, consta en expediente administrativo a folios 203, resolución del Consejo Directivo de la Autoridad Marítima Portuaria, de fecha 22 de octubre, del año 2021, donde acuerdan: “*a) Ordenar el inicio del Procedimiento Administrativo Sancionador, por considerar que existen elementos de hecho y de derecho suficientes, en contra de 1) el señor EDUARDO PEREZ RODRIGUEZ, Capitán del buque M/V CARIBBEAN EXPRESS, en su calidad de representante legal del propietario del buque de la sociedad Westerchelde Shipping, B.V. por la comisión de la infracción contenida en el artículo 222 numeral 2 de la LGMP, por negligencia como comando del buque, por no verificar el debido arrumaje de la carga a bordo y el evidente estado de deficiente mantenimiento de los fundamentos de la cubierta donde se aseguró la carga, que en la finalización del proceso correspondiente podría ser sancionado con el monto que corresponde a las infracciones graves de 12,001.00 hasta 48,000.00 derechos especiales de giro*.” En consecuencia, queda evidenciado y probado que existe un legítimo contradictor el cual es identificado en la resolución 86/2021 de fecha 22 de octubre del año 2021. Por ende, se desestima por completo dicho alegato.e)En relación al alegato sobre la falta de anexos de informes, donde manifiesta el licenciado Salmerón Campillo, que existen actuaciones de las comisiones, de la AMP, las cuales no han sido incorporadas, lo que genera una franca indefensión a su mandante, en ese sentido al analizar el expediente administrativo del referido proceso administrativo sancionatorio, se logra evidenciar que todos los actos administrativos que ha realizado esta Autoridad Marítima Portuaria, han sido apegados a derecho y garantizando lo que establece la Constitución de la República, en sus artículos 11 y 12, que manifiestan el derecho a la defensa y audiencia que debe tener toda persona que se le impute un delito, para el caso en particular una infracción, y artículo 7 de los principios rectores de la Ley de Procedimientos Administrativos, en especial principio de legalidad, proporcionalidad, de buena fe, entre otros de aplicación supletoria al presente caso.Establecido lo anterior esta AMP, durante el proceso administrativo sancionatorio, no ha negado información, a la parte infractora, lejos de eso en ningún momento la AMP, desatendió la obligación elemental de realizar los diferentes actos de comunicación entre las partes, siempre planteo un razonamiento autónomo, propio, claro y suficiente para que la parte infractora no tuviera inconvenientes en sus actuaciones, en el presente proceso administrativo, por otra parte los diferentes informes o actuaciones realizadas por esta Autoridad, han quedado evidenciado en el expediente administrativo sancionatorio, el cual consta que cada acto de comunicación existe un acuse de recibido o notificado, que se han realizado en el presente proceso administrativo sancionatorio, es de aclarar que ninguna información relacionada al proceso como tal ha sido declarada reservada, finalmente esta Autoridad, ha sido respetuosa, de lo que establece el artículo 6 de la Constitución, como también a los artículos 18 y 85, de la misma norma jurídica, y teniendo como relevancia el principio republicano de publicidad de los actos de la administración pública. Por todo lo antes expuesto este Consejo Directivo de la AMP, le resulta inviable aceptar que la parte infractora se le haya negado información relacionada al caso en concreto, por lo que desestima el alegato presentado. f)En relación a la falta de lesividad de un bien jurídico protegido por errónea aplicación del art. 222 numeral 2 de la LGMP. La parte infractora manifiesta en su escrito presentado, en fecha 29 de octubre del año 2021, para el caso en concreto, que el comportamiento atribuido y relacionado a los hechos ocurridos el 13 de septiembre, que ha dado inicio al presente procedimiento no se asemeja al tipo punitivo preestablecido, supuesto en el cual la sanción se hace improcedente, para ser más claros, el artículo que se pretende aplicar 222 numeral 2 LGMP, establece que son infracciones graves, “”“*Cualquier acción u omisión que cause, por culpa o negligencia, daño a los medios de transporte marítimos o terrestres, a las obras e instalaciones e inclusive equipos de buques y de infra y superestructura portuaria, así como a las mercancías, los contenedores o cualesquiera otros elementos, sea a bordo o situados en el espacio portuario, y también su utilización indebida o sin permiso cuando este sea necesario*,””” en consecuencia, no se ha lesionado ningún bien jurídico protegido, no se ha cometido ningún daño contra un tercero, ni contra la Autoridad Marítima Portuaria, ni contra los administradores del puerto. Por último planteó que las conductas se pueden clasificar en infracciones de lesión e infracciones de peligro (concreto y abstracto) (sentencia definitiva del veintiuno de diciembre del año 2018, emitida en el proceso contencioso administrativo con referencia 46-2011), por lo tanto considera el licenciado Salmerón Campillo, que al no existir una lesividad a un bien jurídico protegido, y no adecuarse la conducta atribuida contra un sujeto cierto, ni se ha determinado el supuesto sujeto pasivo que se pretende proteger, el proceso se encuentra viciado y no debería seguir, y en caso de hacerlo no podría existir una condena alguna. Este Consejo Directivo de la AMP, al realizar el examen fáctico de los hechos, tiene los fundamentos en lo siguiente: En fecha 13 de septiembre, a las 21:55, hora local, del año 2021, informó el Capitán del buque, sobre incidente marítimo del buque M/V CARIBBEAN EXPRESS, con bandera de Gibraltar, número OMI 9348986, tipo containero, en coordenadas 13°34’26.22” N y 089°57’33.78” W a 7.8 MN al oeste del Puerto de Acajutla, en donde cayeron fuera de borda 21 contenedores; posteriormente en fecha 16 de septiembre del año 2021, mediante resolución DE/053/2021, emitida por el señor Director Ejecutivo de la AMP, se llevó a cabo nombramiento de comisión para la investigación de accidentes, no obstante se aclara que dicha comisión ya estaba conformada desde el mes de octubre del año 2020, lo que se realizó en fecha reciente, fue incorporar un nuevo profesional en sustitución de otro; días posteriores esta comisión emitió un reporte preliminar de sucesos o siniestros marítimos, documento que consta en el expediente administrativo, dentro del cual se desprende lo siguiente: particularidades del buque, particularidades del siniestro, en caso de lesión corporal, muerte o desaparecido, asistencia y recomendaciones, y estado de los hechos desde el día lunes 13 al 27 de septiembre de 2021, igualmente, detallaron que el informe preliminar se complementará con el informe final de investigación del suceso. De esta manera, consta en el expediente administrativo, el informe final de la comisión de investigación de sucesos o siniestros marítimos, en el que se establecen la causas y las conclusiones que derivaron la caída de los veintiún (21) contenedores, hecho ocurrido el día 13 de septiembre del año 2021. Ahora bien, al llevar a cabo el análisis de los fundamentos jurídicos que motivan establecer que existe una infracción, y se ha lesionado un bien protegido que esta normado en el art. 222 numeral 2 de la LGMP, con relación a los arts. 63 numeral 2, (Obligaciones). “*En su carácter de delegado de la autoridad pública, para la seguridad y salvación de las personas, la carga o el buque, el Capitán estará especialmente obligado a:* […] *2. Verificar el buen arrumaje y distribución de los pesos a bordo y el cumplimiento de las normas sobre seguridad de la carga y estabilidad del buque y; 102 de la LGMP, (Responsabilidad de la carga), que manifiesta “El Capitán tendrá, el carácter de depositario de la carga y de cualquier efecto que reciba a bordo, en representación del armador; y como tal, estará obligado a cuidar de su apropiado manipuleo en las operaciones de carga y descarga, de su buen arrumaje y estiba, de su custodia y conservación, y de su pronta entrega en el puerto de destino. Salvo pacto en contrario, la responsabilidad del Capitán respecto de la carga, comenzará desde que la recibe y termina con el acto de la entrega en el lugar en que se haya pactado, o en el que sea de uso en el puerto de descarga.”*Es pertinente aclarar que de los artículos anteriormente descritos se puede colegir que el Capitán del buque, desde el momento que recibe la carga a bordo del buque, Puerto Manzanillo (México), el día 10 de septiembre del año 2021, que inicia su navegación con rumbo a Puerto Quetzal (Guatemala), y quien tenía previsto arribar a Puerto Acajutla (El Salvador), a las 22:30 del 13 de septiembre del año 2021, tiene la obligación de verificar que el arrumaje esté debidamente correcto y la buena distribución de los pesos a bordo, como también la seguridad de la carga y la estabilidad del buque; igualmente, el Capitán del buque, Caribbean Express, Eduardo Pérez Rodríguez, tiene como mandato imperativo, el carácter de depositario de la carga y de cualquier efecto que reciba a bordo, en representación del armador; y como tal, estará obligado a cuidar de su apropiado manipuleo en las operaciones de carga y descarga, de su buen arrumaje y estiba, de su custodia y conservación, y de su pronta entrega en el puerto de destino; es de agregar que dentro de este proceso administrativo sancionatorio, consta el informe final de la comisión de investigación de sucesos o siniestros marítimos, los cuales son claros y precisos en señalar las conclusiones que originaron dicho suceso marítimo, de fecha 13 de septiembre del año 2021: “[…] *4. Que, durante inspección realizada a bordo del buque, el trincado y estiba general de la carga a bordo presentaba deficiencias ya que los tensores se encontraban flojos y por tanto no desempeñaban la función de sujetar la carga por lo que ésta representaba un peligro para la tripulación, el buque y la carga. 5. Que los elementos de sujeción en cubierta (cáncamos y fundamentos) se encuentran con alto grado de corrosión y laminación debido al deficiente mantenimiento de estos, evidenciándose que un cáncamo se rompió y los fundamentos se deformaron debido al estado de debilitamiento en que se encontraban. 6. Que a pesar que de acuerdo a las entrevistas, la tripulación manifiesta comprender sus funciones dentro de la organización del buque, se pudo verificar que la gestión con respecto al plan de mantenimiento y la gestión de seguridad en las operaciones de estiba de contenedores no son ejecutados de manera efectiva, dichos factores (operacionales y mantenimiento), son causas que contribuyeron al acaecimiento del suceso marítimo. 7. Se pudo verificar que existen deficiencias en la supervisión de la estiba de la carga, ya que se evidencio que un contenedor de la bahía 30 estaba colocado fuera de su lugar, representando un riesgo para la tripulación, el buque y la carga; sin que esta situación fuera advertida por el oficial responsable a bordo. Cabe mencionar que dicho contenedor no había sido estibado en el puerto de Acajutla.”*Por lo que la comisión, habiendo analizado la información obtenida y los resultados de las inspecciones realizadas, determina que la causa que provocó la pérdida de los veintiún (21) contenedores de la bahía 38 de la banda de babor del buque Caribbean Express, con un peso total de 207.1 toneladas, se debió a que los dispositivos de anclaje de la carga son inadecuados debido a la corrosión y al alto grado de laminación que presentan, combinado con la falta de supervisión de la estiba de la carga a bordo. En ese sentido, aunque se presentaban condiciones climáticas desfavorables, estas no se consideran determinantes en el acaecimiento de este suceso marítimo, siendo las deficiencias encontradas lo que contribuyo directamente en la perdida de los contenedores.Por lo anterior este Consejo Directivo de la AMP, se pronuncia sobre el principio de lesividad, también conocido como principio de exclusiva protección de bienes jurídicos, este proclama que las conductas tipificadas por el legislador como delito o infracción deban ser expresión de la efectiva puesta en peligro o lesión de un bien jurídico determinado, para el caso en concreto la negligencia del capitán del buque, por el incumplimiento de sus obligaciones establecidas en los arts. 63 y 102 ambos de la LGMP, lo cual ha generado un eminente peligro al medio ambiente, y a la navegación, con el hecho que veintiún (21) contenedores cayeron fuera de borda; en tal sentido, la exigencia de lesión o puesta en peligro de un bien jurídico tal como se señaló anteriormente, está vinculado a una conducta antijurídica, esto implica que el hecho es antijurídico no solo porque sea contrario a un precepto normativo sino porque además pone en peligro un bien jurídico protegido. (Sentencia de la Sala de lo Penal, con referencia 155-CAS-2008, de fecha 21 de septiembre del año 2009.) a)En relación a la falta de elementos en el expediente administrativo sancionador. Sobre este alegato la parte infractora señala que, al expediente administrativo, carece del informe final de la comisión de investigación, como también falta de entrevistas a la tripulación. Respecto a este alegato de la carencia del informe final, en el expediente administrativo, este Consejo Directivo de la AMP, establece que no es cierto, que el documento en mención no exista, ya que consta en el expediente sancionatorio, referido informe, tal es así que para determinar con precisión la culpabilidad del suceso marítimo acaecido el 13 de septiembre del año 2021, se extrajo del documento en mención, la información pertinente, específicamente sobre las causas y conclusiones, a la que llego dicha comisión de investigación. Además, este informe final de la comisión de investigación, incluye una bitácora de las entrevistas realizadas a la tripulación del buque. Ahora bien, en cuanto al segundo señalamiento, de la supuesta falta del informe de las entrevistas realizadas a la tripulación, se debe de establecer que en fecha 11 de octubre del año 2021, se emitió resolución número DE/055/2021, en la cual se resolvió: “*1. Informar al Licenciado Edgar José Salmerón Campillo, Apoderado Especial del Capitán del buque Caribbean Express, que las entrevistas /interrogatorios a los miembros de la tripulación se realizaron el día 08 de octubre del año 2021, por la Comisión de Investigación de Sucesos o siniestros Marítimos, de la Autoridad Marítima Portuaria.”*  Es de agregar que cuando se realizaron las entrevistas antes señaladas, estas fueron acompañadas por el Licenciado Salmerón Campillo, a bordo del Buque Caribbean Express, y de lo cual se levantó un acta, como también se entregó una copia de cada una de las entrevistas realizadas. En atención a los hechos expuestos, este Consejo Directivo de la AMP, manifiesta que el alegato o vicio planteado por el Apoderado Especial Licenciado Salmerón Campillo, carece de todo fundamento legal, por el contrario, se ha respetado el derecho de Audiencia y defensa del infractor. En razón a lo anterior no es procedente dicho alegato. CRITERIOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LA MULTA. En suma, como puede advertirsede la lectura y de los hechos anteriormente señalados, debe establecerse de conformidad al art. 233inciso 2 de la LGMP, el cual señala que “*La cuantía de las multas se graduará de acuerdo a la gravedad del hecho constitutivo de la infracción, considerando los daños y perjuicios producidos, el riesgo objetivo causado a los bienes o a las personas, la relevancia externa de la conducta infractora, la existencia de intencionalidad* […].*”* En cuanto a la gravedad del hecho constitutivo de la infracción, este se encuentra en los arts. 63 numeral 2 y 102 ambos de la LGMP, en donde se demuestra la existencia de negligencia en cuanto al cumplimiento de las obligaciones, mismo que se encuentra estipulado en el informe final emitido por la Comisión de Investigación de Sucesos o Siniestros Marítimos en el territorio marítimo salvadoreño, relacionado en el romano III, que antecede. En cuanto a los daños y perjuicios producidos, de acuerdo el informe final de la Comisión de Investigación *supra* citada, en el apartado de “Contaminación Ambiental”, se logra evidenciar una potencial amenaza de daño grave al medio ambiente, producto de la caída de los veintiún (21) contenedores en aguas jurisdiccionales. En tanto la determinación del monto de la sanción, la jurisprudencia constitucional ha señalado que, en la aplicación de las sanciones administrativas, el principio de proporcionalidad se cumple cuando las sanciones que se impongan se ajusten a la gravedad que comporte los hechos, según las circunstancias objetivas y subjetivas del mismo. Por ello, en principio el legislador formulo en la Ley General Marítimo Portuario, criterios de dosimetría punitiva que sirven de parámetro para que el aplicador – El Consejo Directivo – puedan imponer las sanciones. En la Jurisprudencia en sentencia del catorce de enero de dos mil dieciséis – Inconstitucional 109-2013- indica que, entre los criterios de dosimetría de sanciones administrativas que se considera se encuentran: *“(i) la intencionalidad de la conducta constitutiva de infracción; (ii) la gravedad y cuantía de los perjuicios causados; (iii) el beneficio que, si acaso, obtiene el infractor con el hecho y la posición económica y material del sancionado; y (iv) la finalidad inmediata o mediata perseguida con la imposición de la sanción*.” (el subrayado es nuestro) De manera que, para la determinación de la sanción en el presente caso sea proporcional, deberá tomarse en cuenta, la graduación de la misma, es decir, la apreciación conjunta de las circunstancias objetivas y subjetivas del hecho que se han acreditado en este procedimiento. MEDIDAS CAUTELARES IMPUESTAS. Este Consejo Directivo de la AMP. Se pronuncia por las medidas cautelares impuestas en resolución número 86/2021 de fecha 22 de octubre del año 2021, las cuales consistían: “[…] *1) No autorizar el zarpe del buque M/V, Caribbean Express, con pabellón Gibraltar con número de OMI 9348986. Sin perjuicio que esta medida pueda ser sustituida por la constitución de un aval suficiente. 2) como aval suficiente la Sociedad STEAMSHIP INSURANCE MANAGEMENT SERVICES LIMITED, deberá presentar una fianza, a satisfacción de la AMP, la cual deberá ser emitida por una afianzadora local autorizada por la Superintendencia del Sistema Financiero de El Salvador, por la cantidad de CINCO MILLONES DE DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA ($5.000.000.00) a favor de la Autoridad Marítima Portuaria de El Salvador*; *para garantizar el cumplimiento del plan de búsqueda, que consta de localización, así como la extracción, disposición final y resarcir daños medioambientales.* […]”*.* Respecto a esta situación es preciso justificar que las medidas cautelares impuestas por este Consejo Directivo, son precisas para la protección del derecho litigado, por existir peligro de lesión o frustración a causa de la demora del proceso, ya que por la naturaleza de la pretensión, la sentencia o resolución final que eventualmente pudiera estimar la pretensión, será muy difícil o imposible de ejecución, por consiguiente las medidas están debidamente justificadas; de igual modo, la parte infractora durante el desarrollo del proceso administrativo sancionatorio, no ha presentado la garantía con sus respectivas modificaciones que le fueron notificadas en su momento por este Consejo Directivo de la AMP; como también se desconoce las razones por las cuales no ha iniciado el “Plan de búsqueda de los contenedores no localizados”, por consiguiente las medidas cautelares, deberán de mantenerse en vista que estas no han sido cumplidas, por lo que se deberá de informar a la sede Fiscal de la ciudad de Santa Ana, sobre el incumplimiento de estas medidas cautelares, impuestas por este Consejo Directivo de la AMP. RESOLUCIÓN 18/2022 EL CONSEJO DIRECTIVO DE LA AUTORIDAD MARITIMA PORTUARIA POR UNANIMIDAD RESUELVE: a) Que por los hechos probados en el presente proceso administrativo sancionador, habiendo considerado los argumentos expuestos, se declara culpable a la sociedad TERMINALES PORTUARIAS, SOCIEDAD ANÓNIMA DE CAPITAL VARIABLE, de nacionalidad salvadoreña, del domicilio de la ciudad y departamento de San Salvador, como Agente Marítimo designado para realizar, ante las Autoridades Marítimas, Portuarias o Aduaneras, todas las gestiones relacionadas con la atención del buque M/V CARIBBEAN EXPRESS, bandera de Gibraltar, número OMI 9348986**,** Tipo Portacontenedores, Nombre del Propietario Westerschelde Shipping B.V., en puerto salvadoreño, representada legalmente por su Director Presidente, Licenciado Miguel Ángel Efrén Flores Rivas, Administrador de Empresas, de nacionalidad salvadoreña, del domicilio de Santa Tecla, departamento de La Libertad, por atribuírsele la comisión de las infracciones leves establecidas en el art. 221 numerales 3 y 7 de la LGMP, en relación a los artículos 3, 53, 95 y 98 de la LGMP; artículos 7 y 8 del Reglamento de Recepción y Zarpe; y artículo 71 del Reglamento de Registro del Registro Marítimo Salvadoreño. b) Considerando que en el presente caso, se denota el ejercicio de una actividad regulada o controlada por la AMP, sin tener autorización ni inscripción en el Registro Marítimo Salvadoreño, de forma cotidiana desarrollada en el puerto salvadoreño, existe relevancia externa de la conducta infractora, mas no así daños ni perjuicio en el puerto, ni el riesgo objetivo causado a los bienes o a las personas**;** seimpone a la sociedad TERMINALES PORTUARIAS, SOCIEDAD ANÓNIMA DE CAPITAL VARIABLE, una multa de DOCE MIL DERECHOS ESPECIALES DE GIRO; equivalentes al día de hoy a la suma de DIECISÉIS MIL SETECIENTOS OCHENTA Y SEIS DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA CON CINCUENTA Y SIETE CENTAVOS ($16,786.57), que deberá pagar dentro de los diez días hábiles siguientes a la notificación de esta resolución, vencido dicho plazo se declarará en firme la presente resolución y se procederá al cobro por la vía judicial. c) La presente resolución, una vez notificada se entenderá agotada la vía administrativa, en cumplimiento al artículo 53 inciso tercero del Reglamento Ejecutivo de la Ley General Marítimo Portuaria, y en relación al artículo 131 de la Ley de Procedimientos Administrativos. d)Queda habilitado el derecho, que la sociedad infractora, dentro de los tres días hábiles siguientes a la notificación de la presente resolución, pueda presentar escrito de solicitud de exoneración de la sanción, en aplicación al artículo 55 del Reglamento Ejecutivo de la Ley General Marítimo Portuaria, y en relación al artículo 156 de la Ley de Procedimientos Administrativos. e) Se ordena la notificación formal a la sociedad TERMINALES PORTUARIAS S.A. DE C.V., de la presente Resolución Final, en oficina situada en setenta y nueve Avenida Sur y calle Cuscatlán, Edificio Plaza Cristal, Local 2.10, Colonia Escalón, San Salvador. f) Ratificar en esta fecha la presente resolución. RESOLUCIÓN 19/2022 EL CONSEJO DIRECTIVO DE LA AUTORIDAD MARITIMA PORTUARIA POR UNANIMIDAD RESUELVE: a) Que por los hechos probados en el presente Proceso Administrativo Sancionador, habiendo considerado los argumentos expuestos, se declara culpable al Capitán del Buque M/V CARIBBEAN EXPRESS, con bandera de Gibraltar, OMI 9348986, al señor Eduardo Pérez Rodríguez, en su calidad de representante legal del propietario del buque de la sociedad Westerchelde Shipping, B.V., por atribuírsele la comisión de las infracciones graves establecidas en el art. 222 numeral 2, de la LGMP, en relación a los arts. 63 y 102 de la LGMP, y 139 de la Ley de Procedimientos Administrativos y art. 15 del Reglamento de Sucesos o Siniestros Marítimos en el Territorio Marítimo Salvadoreño. b) Al Capitán del Buque M/V, señor EDUARDO PÉREZ RODRÍGUEZ, se le atribuye la comisión de una Infracción Grave, regulado en el art. 233 inciso 2 de la LGMP, el cual señala que “*La cuantía de las multas se graduará de acuerdo a la gravedad del hecho constitutivo de la infracción, considerando los daños y perjuicios producidos, el riesgo objetivo causado a los bienes o a las personas, la relevancia externa de la conducta infractora, la existencia de intencionalidad y la reincidencia*”. **c)** Imponer al señor Eduardo Pérez Rodríguez, Capitán del Buque M/V, Caribbean Express,una multa de 48,000.00 Derechos Especiales de Giro; equivalentes al día de hoy a la suma de SESENTA Y SIETE MIL CIENTO CUARENTA Y SEIS DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA CON TREINTA CENTAVOS ($67,146.30), por negligencia al no cumplir con las obligaciones de verificar el debido arrumaje de la carga a bordo, y el evidente estado de falta de mantenimiento de los fundamentos de la cubierta, manifestados en informe final presentado por la comisión de investigación de sucesos o siniestros en aguas territoriales salvadoreñas, que establecen los artículos 63 y 102, ambos de la LGMP, los cuales deberá pagar dentro de los diez días hábiles siguientes a la notificación de esta Resolución, vencido dicho plazo se declarara en firme la presente resolución y se procederá al cobro por la vía judicial. d) La presente resolución, una vez notificada se entenderá agotada la vía administrativa, en cumplimiento al artículo 53 inciso tercero del Reglamento Ejecutivo de la Ley General Marítimo Portuaria, y en relación al artículo 131 de la Ley de Procedimientos Administrativos.e)Queda habilitado el derecho, al Capitán del Buque M/V, CARIBBEAN EXPRESS, Eduardo Pérez Rodríguez, dentro de los tres días hábiles siguiente a la notificación de la presente resolución, pueda presentar escrito de solicitud de exoneración de la sanción, en aplicación al artículo 55 del Reglamento Ejecutivo de la Ley General Marítimo Portuaria, y artículo 156 de la Ley de Procedimientos Administrativos.f) Ratificar las medidas cautelares impuestas en resolución 86/2021 literal b) de fecha 22 de octubre, y resolución 114/2021 de fecha 07 de diciembre 2021, ambas de este Consejo Directivo de la AMP. g) Ordenar la notificación formal al Capitán del Buque M/V, EDUARDO PÉREZ RODRÍGUEZ, de la presente Resolución Final, por medio de su Apoderado Especial, Licenciado Edgar José Salmerón Campillo, quien puede ser notificado en calle Padres Aguilar número 437, Colonia Escalón, San Salvador.h) Notificar a la Fiscalía General de la República, Sede Fiscal del departamento de Santa Ana, de la presente resolución, para ser agregada a diligencias de investigación con Ref. 112-UDMA-2021-SA. i) Notificar al Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales, sobre la presente resolución. j) Ratificar este día la presente resolución.

Habiéndose desarrollado la agenda aprobada se da por terminada la reunión a las diecinueve horas con treinta minutos del día de su fecha.

**Oscar José David Lizama Marroquín Mauricio Ernesto Velásquez Soriano**

**Director presidente Director propietario**

**Christian Marcos Aguilar Durán Raúl Vicente Zablah Hernández**

**Director Propietario Director suplent**