

10 DIC. 2013

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo de primera instancia del 20 de octubre de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación por siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves DIANA OLIVA, TATYMAR Y SIN NOMBRE, ocurrido el 24 de enero de 2008, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante nota de protesta presentada el 25 de enero de 2008 por el señor CRISTOFER VALENCIA MINA, tripulante de la motonave "SIN NOMBRE", se pusieron en conocimiento al Capitán de Puerto de Buenaventura los hechos relacionados con el presunto siniestro marítimo de abordaje entre la referenciada y la nave "DIANA OLIVA" que asistía a la motonave "TATYMAR".
2. El día 28 de enero de 2008, el Capitán de Puerto de Buenaventura expidió auto de apertura mediante el cual decretó la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió fallo de primera instancia del 20 de octubre de 2009 a través del cual declaró responsables del siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves "SIN NOMBRE", "TATYMAR" y "DIANA OLIVA" a los señores HEBERT CAICEDO CAMACHO, HERMINIO RAMOS ERAZO Y JACINTO GÓMEZ HINESTROZA, capitanes de las referenciadas naves, respectivamente.

Así mismo, los declaró responsables por violación a las normas de la Marina Mercante, imponiéndoles una multa a título de sanción equivalente a un (01) salario mínimo legal mensual vigente al primero; y una multa de cinco (05) salarios mínimos legales mensuales vigentes a los otros dos.

Por último, estimó el avalúo de los daños ocasionados con el siniestro en SETENTA MIL PESOS (\$70.000).

4. Al no interponerse recurso de apelación en contra del citado fallo en el término establecido, el Capitán de Puerto envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme en el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ACTUACIÓN DEL CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

Con fundamento en lo dispuesto en el artículo 2° del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con los límites establecidos en la Resolución DIMAR No. 0825 de 1994, los hechos ocurrieron dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Buenaventura.

Asimismo, en virtud del Título IV del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 8°, del artículo 8°, del Decreto 1561 de 2002, vigente al momento en que ocurrieron los hechos, el Capitán de Puerto es competente para adelantar y fallar la presente investigación.

PRUEBAS

El Capitán de Puerto de Buenaventura, practicó y allegó las pruebas listadas en los folios 37 al 43 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia.

DECISIÓN

El día 20 de octubre de 2009, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió fallo de primera instancia a través del cual declaró responsables del siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves "SIN NOMBRE", "TATYMAR" y "DIANA OLIVA" a los señores HEBERT CAICEDO CAMACHO, HERMINIO RAMOS ERAZO Y JACINTO GÓMEZ HINESTROZA, capitanes de las referenciadas naves, respectivamente.

Así mismo, los declaró responsables por violación a las normas de la Marina Mercante, imponiéndoles una multa a título de sanción equivalente a un (01) salario mínimo legal mensual vigente al primero; y una multa de cinco (05) salarios mínimos legales mensuales vigentes a los otros dos.

Por último, estimó el avalúo de los daños ocasionados con el siniestro en SETENTA MIL PESOS (\$70.000).

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

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

Debe aclararse a su vez, que las decisiones de la Autoridad Marítima dentro de investigaciones por siniestro marítimo son sentencias extrañas al control de la jurisdicción de lo Contencioso Administrativo y prestan mérito ejecutivo, en virtud de las funciones jurisdiccionales consagradas en el Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 constitucional.

Al respecto, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, en consulta No. 1605 del 4 de noviembre de 2004, indicó lo siguiente:

"- El Capitán de Puerto, en primera y el Director Marítimo, en segunda instancia, tienen la calidad de jueces frente a las controversias cuyo conocimiento avoquen en razón de un siniestro o accidente marítimo, en la medida, en que la Carta permite, como ya se vio, el ejercicio excepcional de funciones jurisdiccionales.

Si bien es cierto, en las investigaciones por siniestros marítimos la autoridad marítima debe analizar, en cada caso, si se trasgredió alguna norma de tráfico o de seguridad marítima, también lo es, que el fin de la investigación no es sólo determinar las normas trasgredidas y sancionar por ese hecho, sino declarar la culpabilidad y responsabilidad civil extracontractual que les cabe a quienes intervinieron en el accidente o tienen su tutela jurídica (armador, propietario, etc)." (Cursiva y negrilla fuera del texto).

El citado criterio ha sido reiterado en pluralidad de decisiones adoptadas por la misma corporación como las siguientes: Auto del 12 de febrero de 1990, expediente No. 227, Actor: Sermar Ltda., Consejero Ponente: Simón Rodríguez Rodríguez; Auto del 14 de febrero de 1990, expediente No. 209, Actora: Remolques Marítimos y Fluviales, Consejero Ponente: Luis Antonio Alvarado Pantoja; Auto del 14 de marzo de 1990, expediente No. 521, Consejero Ponente: Samuel Buitrago Hurtado; Auto de 9 de mayo de 1996, expediente No. 3207, Actora: Flota Mercante Gran Colombiana, Consejero Ponente: Libardo Rodríguez Rodríguez; y sentencia del 26 de octubre de 2000, proferida por la Sección Primera, expediente No. 5844.

La misma posición ha sido acogida por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994, al analizar la constitucionalidad del Decreto Ley 2324 de 1984.

CASO CONCRETO

Teniendo en cuenta lo relacionado en la protesta (Folio No. 4) presentada por el señor CRISTOFER VALENCIA MINA, tripulante de la motonave "SIN NOMBRE", las condiciones de tiempo, modo y lugar en que presuntamente ocurrieron los acontecimientos, fueron las siguientes:

- ✓ El día 24 de enero de 2008, aproximadamente a las 03:00 am, la motonave de madera "SIN NOMBRE" con 3 personas a bordo se encontraba realizando faena de pesca artesanal en el sector de Punta Bonita.
- ✓ Según lo relatado, cuando se dieron cuenta que se aproximaba una nave, procedieron a hacer señas con una linterna y una veladora. Las naves que se aproximaban eran "DIANA OLIVA" que iba asistiendo a la motonave "TATYMAR".
- ✓ No obstante a ello, la motonave "DIANA OLIVA" abordó a la nave SIN NOMBRE, dejándolos al parecer a la deriva.
- ✓ Una vez el Capitán de Puerto de Buenaventura tuvo conocimiento de los hechos anteriormente descritos, expidió auto de apertura decretando las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los mismos.
- ✓ Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió fallo de primera instancia del 20 de octubre de 2009 a través del cual declaró responsables del siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves "SIN NOMBRE", "TATYMAR" y "DIANA OLIVA" a los señores HEBERT CAICEDO CAMACHO, HERMINIO RAMOS ERAZO Y JACINTO GÓMEZ HINESTROZA, capitanes de las referenciadas naves, respectivamente.

Así mismo, los declaró responsables por violación a las normas de la Marina Mercante, imponiéndoles una multa a título de sanción equivalente a un (01) salario mínimo legal mensual vigente al primero; y una multa de cinco (05) salarios mínimos legales mensuales vigentes a los otros dos.

Por último, estimó el avalúo de los daños ocasionados con el siniestro en SETENTA MIL PESOS (\$70.000).

Antes de analizar las pruebas practicadas, este Despacho encuentra pertinente precisar que la investigación desplegada por el Capitán de Puerto en virtud de la investigación por siniestro marítimo, es de carácter jurisdiccional, la cual tiene como objetivos principales la declaración de la responsabilidad por dicho siniestro, la determinación del avalúo de daños y la declaración de responsabilidad por infracción a las normas de la marina mercante, cuando haya lugar.

Dentro de este contexto, cuando se inicia la investigación por tal concepto, se hace necesario decretar las pruebas pertinentes y conducentes que permitan hacer la respectiva declaración de responsabilidad, la cual debe ceñirse no solo a los criterios de la responsabilidad civil extracontractual vigentes en el ordenamiento civil, sino también en las nuevas tendencias indicadas por la jurisprudencia nacional.

En este sentido, se debe indicar que en materia de actividades peligrosas, el régimen de responsabilidad aplicable es el de *responsabilidad objetiva*, es decir, aquel donde el elemento *culpabilístico* no es determinante para declarar la responsabilidad, sino la *relación de causalidad* entre el *hecho* y el *daño*. No obstante, el autor del perjuicio podrá exonerarse de la misma, si logra demostrar una causa extraña ¹(caso fortuito o fuerza mayor, culpa exclusiva de la víctima o hecho de un tercero).

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

1) En cuanto a las pruebas practicadas, se puede extraer lo siguiente:

- La declaración de parte del señor HEBERT CAICEDO CAMACHO, capitán de la motonave de bandera sin nombre, indicó (Folio No. 17):

"... , Nosotros estábamos desde las 06:00 de la tarde, yo de los hechos no me di cuenta porque yo caí al agua, yo soy el capitán de la lancha, el señor Christopher que colocó la denuncia, era uno de los marinos que venía en la proa de la lancha, yo me estaba ahogando, nosotros en el área estábamos pescando, eran como las 03:00 de la mañana del otro día cuando el barco nos cogió, yo caía golpeando al agua y no supe más de nada..." (Subrayado y cursiva por fuera de texto).

- Por su parte el señor HERMINIO RAMOS ERAZO, capitán de la motonave "TATYMAR" señaló: (Folio No. 20):

"... , Estábamos en la Tola (Nariño), nos dirigíamos al aserrío y la máquina se nos dañó, como no podíamos regresar por nuestros propios medios, el contador como es amigo del capitán de la motonave DIANA OLIVA, le pidió el favor que nos trajera remolcados hasta Buenaventura y el señor nos tarjo. Antes de salir nos percatamos de que no tuviéramos riesgos..."

Más adelante manifestó:

¹ Corte Suprema de Justicia en sentencia del 27 de febrero de 2009, magistrado ponente Arturo Solarte Rodríguez

"..., PREGUNTADO: Informe al despacho sí o no durante la maniobra de remolque divisó la embarcación (sic). CONTESTO: No por eso le digo nosotros no vimos nada, ni señalización ni nada, si la hubiéramos visto nos damos cuenta pero no la vimos..., PREGUNTADO: Informe al despacho cuál cree que fueron los motivos que ocasionaron el siniestro marítimo-abordaje? CONTESTO: Porque ellos no tenían señalización para el barco que nos traía remolcado y nosotros tampoco los vimos. (Subrayado y cursiva por fuera de texto).

- De otro lado, el señor JACINTO GÓMEZ HINESTROZA, capitán de la motonave "DIANA OLIVA" indicó (Folio No. 21):

"..., Nosotros estábamos en el Charco y nos fuimos hasta la Tola para traerlos a ellos porque estaban malos de máquina, los trajimos para Buenaventura, todo venía transcurriendo normal, cuando llegamos aquí nos contaron que una lancha había colocado queja de que lo habíamos golpeado, pero nosotros no nos dimos cuenta, yo como capitán del barco venía al lado del marinero de guardia, a esa hora que dicen del accidente yo no vi ninguna señalización ni canoa, hasta hoy en día es que me doy cuenta del caso que ha sucedido..." (Subrayado y cursiva por fuera de texto).

- 2) Con relación a la valoración de los citados medios probatorios y su cotejo con las reglas de la sana crítica se tiene:

- ✓ Las tres naves referenciadas ejercían una actividad peligrosa.
- ✓ Independientemente de las infracciones a las normas de la Marina Mercante en que incurrieron los capitanes de cada una de las motonaves, se debe hacer claridad que en cuanto a la responsabilidad civil extracontractual derivada del siniestro marítimo se refiere, ésta no fue desvirtuada por causa extraña alguna (*caso fortuito o fuerza mayor, culpa exclusiva de la víctima, hecho de un tercero*).
- ✓ Aunado a ello, las declaraciones de los capitanes de las motonaves "DIANA OLIVA" y "TATYMAR" no convergen con las reglas de la sana crítica.

Ahora, esta premisa probatoria se deriva del sistema de libre apreciación de la prueba que opera en el sistema jurídico colombiano, el cual da libertad al Juez para cotejar cada una de las pruebas allegadas y practicadas en el proceso con las reglas de la sana crítica. Pero, qué se debe entender por reglas de la sana crítica, al respecto la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, en septiembre del 3 de diciembre de 1998, Magistrado Ponente Jorge Antonio Castillo Rugeles, ha preceptuado así:

"(...) No debe olvidarse que el artículo 187 del Código de Procedimiento Civil le impone al sentenciador el deber de exponer "siempre razonadamente el mérito que le asigne a cada prueba", exigencia que se erige en la columna vertebral del llamado sistema de la sana crítica "para la valoración de la prueba, método que, contrariamente a lo que acontece con el de la tarifa legal" se funda en la libertad y autonomía del juzgador para ponderar las pruebas y obtener su propio convencimiento, aquilatadas a través del sentido común y la lógica, claro está, de la mano de las reglas de la experiencia, que son: "aquellos juicios hipotéticos de carácter general, formulados a partir del acontecer humano, que le permiten al juez determinar los alcances y eficacia de las pruebas aportadas al proceso.

Es decir, aquellas máximas nacidas de la observación de la realidad que atañen al ser humano y que sirven de herramienta para valorar el material probatorio de todo juicio (...)"

Dentro de este contexto, para este Despacho se hace pertinente traer a colación esta premisa, por cuanto la contrariedad a dichas reglas se denota en que el capitán de la nave "DIANA OLIVA" alega no haber visto, ni haber sentido choque alguno, situación que en ese mismo sentido fue afirmada por el capitán de la nave "TATYMAR".

Por lo tanto, haciendo una evaluación de las mencionadas declaraciones y confortándolas con la rendida por el capitán de la motonave SIN NOMBRE, se constata por este Despacho que la regla del sentido común y de la observación inferen con probabilidad de certeza en que es muy difícil que una nave que viene en contra de otra no sienta el golpe, más aún cuando de dicha colisión se ha causado el naufragio de la otra.

No obstante a ello, se hace preciso acotar que frente al caso sujeto a estudio existe una real *concurrencia de actividades peligrosas* en la cual ninguno de los capitanes pudo romper el nexo de causalidad que operaba en su contra.

En cuanto a ello, la jurisprudencia nacional,² ha sido enfática en señalar que:

"(...) en la responsabilidad civil por actividades peligrosas concurrentes, es preciso advertir, la imperiosa necesidad de examinar la objetiva incidencia del comportamiento para establecer su influjo definitivo o excluyente, unitario o coligado, en el daño, o sea, la incidencia causal de las conductas y actividades recíprocas en consideración a los riesgos y peligros de cada una, determinando en la secuencia causativa, cuál es la relevante en cuanto determinante del daño y cuál no lo es y, de serlo ambas, precisar su contribución o participación..."

En esta última hipótesis, esto es, cuando la conducta recíproca del agente y de la víctima confluye en el quebranto, la reparación está sujeta a reducción conforme al artículo 2357 del Código Civil y, en aquella, o sea, cuando el comportamiento de la víctima es causa exclusiva de su detrimento, se rompe la relación de causalidad (LXXVII, 699), es decir, no puede predicarse autoría de la persona a quien se imputa el daño..."

Tal aspecto es el que la Sala ha destacado y querido destacar al referir a la graduación de "culpas" en presencia de actividades peligrosas concurrentes, esto es, el deber del juez de examinar a plenitud la conducta del autor y de la víctima para precisar su incidencia en el daño y determinar la responsabilidad de uno u otra, y así debe entenderse y aplicarse, desde luego, en la discreta, razonable y coherente autonomía axiológica de los elementos de convicción allegados regular y oportunamente al proceso con respeto de las garantías procesales y legales.

Más exactamente, el fallador apreciará el marco de circunstancias en que se produce el daño, sus condiciones de modo, tiempo y lugar, la naturaleza, equivalencia o asimetría de las actividades peligrosas concurrentes, sus características, complejidad, grado o magnitud de riesgo o peligro, los riesgos específicos, las situaciones concretas de especial riesgo y peligrosidad, y en particular, la incidencia causal de la conducta de los sujetos, precisando cuál es la determinante (imputatio facti) del quebranto, por cuanto desde el punto de vista normativo (imputatio iuris) el fundamento jurídico de esta responsabilidad es objetivo y se remite al riesgo o peligro.(...) (Cursiva y negrilla por fuera de texto).

Así pues, este Despacho procederá a confirmar el fallo de primera instancia del 20 de octubre de 2009, haciendo la aclaración del artículo primero referente a la responsabilidad objetiva, atendiendo que en ella no se requiere el elemento culpabilístico

² Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Magistrado Ponente WILLIAM NAMÉN VARGAS, 24 de agosto de 2009.

AVALÚO DE LOS DAÑOS

Teniendo en cuenta que el valor de los daños consignado en el artículo sexto del fallo del 20 de octubre de 2009, por la suma de SETENTA MIL PESOS (\$70.000) no obra como prueba en el expediente, además de que no permite establecer de manera clara³ y cierta el avalúo de los mismos, este Despacho se abstendrá de realizar la concreción de aquellos.

Lo anterior en virtud de que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, y de citar a las partes, por cuanto se debe emitir una decisión de plano.

Sin embargo, esta Dirección insta a la Capitanía de Puerto de Buenaventura al cumplimiento de los requisitos del fallo, contemplados en el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, entre los cuales se encuentra no solo la declaración de responsabilidad, sino también la determinación del *avalúo de los daños* causados con el siniestro (s), dado que dicho requisito es indispensable para la emisión de una *condena en concreto*.

VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE

En cuanto a las violaciones de las normas de la Marina Mercante se refiere, la Autoridad Marítima Nacional aunado a la investigación jurisdiccional por el siniestro tiene la atribución administrativa (Derecho Administrativo Sancionador) de investigar las presuntas infracciones e imponer las sanciones pertinentes.

Sin embargo, cuando dicha Autoridad en el transcurso de la investigación jurisdiccional constate la transgresión a las normas de la Marina Mercante, deberá declararlo así en el fallo (art. 48 Decreto Ley 2324 de 1984).

Por lo anterior, tratándose de las multas impuestas a título de sanción a los señores HEBERT CAICEDO CAMACHO, HERMINIO RAMOS ERAZO Y JACINTO GÓMEZ HINIESTROZA, capitanes de las motonaves sin nombre, "TATYMAR" y "DIANA OLIVA" respectivamente, se hace necesario que las mismas queden determinadas. Por lo tanto, este Despacho procederá a realizar su concreción atendiendo el año en que fue proferido el fallo de primera instancia (2009), las cuales quedarán así:

- ✓ En cuanto a la multa de cinco (05) salarios mínimos legales mensuales vigentes, impuesta a título de sanción por concepto de violación a las normas de la Marina Mercante a los señores HERMINIO RAMOS ERAZO Y JACINTO GÓMEZ HINIESTROZA, capitanes de las motonaves "TATYMAR" y "DIANA OLIVA" respectivamente, corresponderá a DOS MILLONES CUATROCIENTOS OCHENTA Y CUATRO MIL QUINIENTOS PESOS (\$2.484.500).
- ✓ Con relación a la multa de un (01) salario mínimo legal mensual vigente, impuesta a título de sanción por concepto de violación a las normas de la Marina Mercante al señor HEBERT

³ En el folio 14 r/v el capitán de la citada nave consagra unos valores por concepto de daños sufridos a la nave, pero las cifras señaladas no son claras y ciertas. Artículo 1613 Código Civil. CORTE SUPREMA DE JUSTICIA Sala de Casación Civil Magistrado Ponente: ARTURO SOLARTE RODRÍGUEZ Bogotá D.C., veintiséis (26) de agosto de dos mil once (2011).- Ref. 05001-3103-016-2002-00007-01

CAICEDO CAMACHO, capitán de la motonave sin nombre corresponderá a CUATROCIENTOS NOVENTA Y SEIS MIL NOVECIENTOS PESOS (\$496.900).

Así pues, este Despacho procederá a confirmar las sanciones impuestas realizando su respectiva determinación.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR el artículo primero del fallo de primera instancia del 20 de octubre de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en la parte motiva de esta decisión, el cual quedará así:

"Declarar responsables por el siniestro marítimo de abordaje entre las naves "sin nombre", "TATYMAR" y "DIANA OLIVA" a los señores HEBERT CAICEDO CAMACHO, identificado con la cédula de ciudadanía No. 94.439.141 de Buenaventura, HERMINIO RAMOS ERAZO, identificado con la cédula de ciudadanía No. 13.054.021 de Tumaco y JACINTO GÓMEZ HINESTROZA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 13.103.179 de El Charco, capitanes de las naves referenciadas consecutivamente".

ARTÍCULO 2º.- MODIFICAR el artículo tercero del fallo de primera instancia del 20 de octubre de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en la parte motiva de esta decisión, el cual quedará así:

"Imponer al señor HEBERT CAICEDO CAMACHO, identificado con la cédula de ciudadanía No. 94.439.141 de Buenaventura, capitán de la motonave "SIN NOMBRE" una multa a título de sanción equivalente a un (01) salario mínimo legal mensual vigente, suma que asciende a CUATROCIENTOS NOVENTA Y SEIS MIL NOVECIENTOS PESOS (\$496.900), la que deberá ser consignada de manera solidaria con el señor WASHINGTON SINISTERRA HUILA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 16.486.991, propietario y armador de la citada a favor de la Dirección del Tesoro Nacional, en la cuenta corriente No. 05000024-9, código rentístico 1212-75 del Banco Popular, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la ejecutoria del presente proveído".

ARTÍCULO 3º.- MODIFICAR el artículo cuarto del fallo de primera instancia del 20 de octubre de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en la parte motiva de esta decisión, el cual quedará así:

"Imponer al señor HERMINIO RAMOS ERAZO, identificado con la cédula de ciudadanía No. 13.054.021 de Tumaco, capitán de la motonave "TATYMAR" una multa a título de sanción equivalente a cinco (05) salarios mínimos legales mensuales vigentes, suma que asciende a DOS MILLONES CUATROCIENTOS OCHENTA Y CUATRO MIL QUINIENTOS PESOS (\$2.484.500), la que deberá ser consignada de manera solidaria con el señor BENJAMÍN PAZ PAREDES, identificado con la cédula de ciudadanía No. 13.104.796, armador de la referenciada a favor de la Dirección del Tesoro Nacional, en la cuenta corriente No. 05000024-9, código rentístico 1212-75 del Banco Popular, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la ejecutoria del presente proveído".

ARTÍCULO 4°.- MODIFICAR el artículo quinto del fallo de primera instancia del 20 de octubre de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en la parte motiva de esta decisión, el cual quedará así:

"Imponer al señor JACINTO GÓMEZ HINESTROZA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 13.103.179 de El Charco, capitán de la motonave "DIANA OLIVA" una multa a título de sanción equivalente a cinco (05) salarios mínimos legales mensuales vigentes, suma que asciende a DOS MILLONES CUATROCIENTOS OCHENTA Y CUATRO MIL QUINIENTOS PESOS (\$2.484.500) , la que deberá ser consignada a favor de la Dirección del Tesoro Nacional, en la cuenta corriente No. 05000024-9, código rentístico 1212-75 del Banco Popular, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la ejecutoria del presente proveído".

ARTÍCULO 5°.- REVOCAR el artículo sexto del fallo de primera instancia del 20 de octubre de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en la parte motiva de esta decisión.

ARTÍCULO 6°.- CONFIRMAR los artículos restantes del fallo de primera instancia del 20 de octubre de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura.

ARTÍCULO 7°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura el contenido del presente fallo a los señores HEBERT CAICEDO CAMACHO, identificado con la cédula de ciudadanía No. 94.439.141 de Buenaventura, HERMINIO RAMOS ERAZO, identificado con la cédula de ciudadanía No. 13.054.021 de Tumaco y JACINTO GÓMEZ HINESTROZA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 13.103.179 de El Charco, capitanes de las naves "sin nombre", "TATYMAR" y "DIANA OLIVA", consecutivamente; al señor WASHINGTON SINISTERRA HUILA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 16.486.991, propietario y armador de la nave "sin nombre"; al señor BENJAMÍN PAZ PAREDES, identificado con la cédula de ciudadanía No. 13.104.796, armador de la nave "TATYMAR"; y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 8°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Buenaventura, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 9°.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Buenaventura, para que una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, remita copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

10 DIC. 2013



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ
Director General Marítimo