

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

26 SEP 2015

### REFERENCIA

Clase de investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo  
Asunto: Grado Jurisdiccional de Consulta  
Número de expediente: 12012009020  
Sujetos Procesales: Capitán de la motonave EL CHIQUI  
Propietario y Armador de la nave EL CHIQUI  
Clase de Siniestro: Lesiones Graves a una persona causadas por la operación de la nave EL CHIQUI.

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 18 de octubre de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Tumaco, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de lesiones graves causadas a una persona por la operación de la nave EL CHIQUI, ocurrido el 1 de noviembre de 2009, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta recibida el 3 de noviembre de 2009, el señor ROBIN BENITEZ, Capitán de la nave EL CHIQUI, informó al Capitán de Puerto de Tumaco, la situación presentada el 1 de noviembre de la misma anualidad, relacionadas con la ocurrencia del presunto siniestro marítimo de lesiones graves en las que al parecer resultó lesionado un bañista.
2. El día 4 de noviembre de 2009, el Capitán de Puerto de Tumaco profirió auto de apertura de investigación, decretando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de estudio y fijó fecha para la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. Mediante decisión del 18 de octubre de 2011, el Capitán de Puerto de Tumaco, declaró responsable a los señores ROBIN BENITEZ y OSCAR MOSQUERA RAMOS, Capitán y Armador, respectivamente de la nave EL CHIQUI, por la

ocurrencia del siniestro marítimo de Lesiones Graves causadas a una persona por la operación de la nave en cita.

Asimismo, los declaró responsables por violación a las normas de Marina Mercante, e impuso a título de sanción multa de cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Finalmente, se abstuvo de fijar el avalúo de los daños causados con ocasión del siniestro marítimo acaecido.

4. A través de escrito recibido el 30 de noviembre de 2011, los señores ROBIN BENITEZ y OSCAR MOSQUERA RAMOS, Capitán y Armador, respectivamente de la nave EL CHIQUI, presentaron recurso de reposición en subsidio de apelación, en contra de la decisión de primera instancia.
5. El 23 de abril de 2012, el Capitán de Puerto de Tumaco rechazó de plano el recurso de reposición y negó el recurso de apelación interpuesto, por ello, remitió el expediente a éste Despacho para que se surta el grado jurisdiccional de consulta.

#### COMPETENCIA

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

Dicha competencia tiene el carácter de jurisdiccional, en aplicación del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 de la Constitución Política, lo cual fue ratificado por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994 y mediante Concepto de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, con Radicado 1605, del 4 de noviembre de 2004.

#### HECHOS RELEVANTES

De acuerdo con las pruebas obrantes en el expediente, las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos objeto de investigación, fueron las siguientes:

- La nave EL CHIQUI, al mando del señor ROBIN BENITEZ, se encontraba el día 1 de noviembre en cercanías a la Isla del Morro - Tumaco, realizando la actividad de halar gusano.
- Siendo las 2:30 pm salió a hacer un recorrido halando el gusano, cuando se percató de que la nave había golpeado algo.

- Procedió a disminuir la velocidad y observó a una persona pidiendo ayuda, por lo cual se devolvió y se lanzó al agua para auxiliar al señor.
- Procedió a llevarlo a la orilla y de ahí se lo transportaron al hospital.

### ANÁLISIS TÉCNICO

De acuerdo con el material probatorio obrante en el expediente, se tiene que la nave EL CHIQUI dedicada a halar gusano en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Tumaco, el día 1 de noviembre de 2009, salió a hacer un recorrido cuando sintió un golpe en la parte inferior, al parecer la nave se encontraba en el sector autorizado para su ingreso y salida.

Conforme a la información suministrada por el Mayor de la Policía ORTEGA, el señor lesionado fue conducido hasta un hospital, donde se identificó con el nombre de EDWIN OBANDO ARIAS, quien al parecer se desempeñaba como auxiliar de Policía.

El mismo funcionario informó, que el señor OBANDO ARIAS tenía una fractura desplazada de columna y trauma renal, por lo que había sido necesario remitirlo a la ciudad de Cali.

### CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

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

En relación a los aspectos procesales y probatorios, este Despacho advirtió que cada una de las etapas de la investigación en primera instancia fueron adelantadas por el Capitán de Puerto de Tumaco, con observancia del debido proceso y en los términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Ahora bien, en los aspectos sustanciales es menester hacer las siguientes precisiones:

El Decreto Ley 2324 de 1984, señala que se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales en la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internacionales, estén o no suscritos por Colombia; así como por la costumbre nacional o internacional.

De igual manera, a modo enunciativo y sin que se limite a ellos, el Decreto en comento señala los siguientes; (a) el naufragio, (b) el encallamiento, (c) el abordaje, (d) la explosión o el incendio de naves o artefactos navales, estructuras o plataformas marítimas, (e) la arribada forzosa, (f) la contaminación marina y (g) los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias.

En virtud de lo anterior, Colombia acogió la Resolución MSC. 255(84) "Código de Normas Internacionales y Prácticas Recomendadas para la Investigación de los Aspectos de Seguridad de Siniestros y Sucesos Marítimos", aprobado por la Organización Marítima Internacional (OMI), en asamblea del 16 de mayo de 2008, a través de la cual se incorporaron las siguientes definiciones;

*"Siniestro marítimo: Acaecimiento, o serie de acaecimientos, directamente relacionado con la explotación de un buque que ha dado lugar a cualquiera de las situaciones que seguidamente se enumeran:*

*(1) La muerte o las lesiones graves de una persona; (2) la pérdida de una persona que estuviera a bordo; (3) la pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque; (4) los daños materiales sufridos por un buque; (5) la varada o avería de un buque, o el hecho de que se vea envuelto en un abordaje; (6) daños materiales causados en la infraestructura marítima ajena al buque que representen una amenaza grave para la seguridad del buque, de otro buque, o de una persona; o (7) daños graves al medio ambiente, o la posibilidad de que se produzcan daños graves para el medio ambiente, como resultado de los daños sufridos por un buque o buques".*

Igualmente la citada Resolución, definió lo que se debe entender como una lesión grave, así:

*"Lesiones graves: Las que sufre una persona y que la incapacitan para realizar sus funciones con normalidad durante más de 72 horas dentro de los siete días siguientes a la fecha en la que se hayan producido las lesiones."*

Al respecto, no toda lesión debe considerarse siniestro marítimo, debe entenderse que solo aquellas que cumplan con lo preceptuado en la definición de lesiones graves, serán objeto de investigación, así pues, se debe demostrar que como resultado de la lesión sufrida, la persona haya sido incapacitada por más de 72 horas dentro de los siete días siguientes a la fecha de los hechos.

En el caso que nos ocupa, el señor EDWIN OBANDO ARIAS, al parecer resultó lesionado como consecuencia de la operación realizada por la nave EL CHIQUI, pero al verificar el acervo probatorio no se advierte constancia médica o informe de medicina legal, que den cuenta de la gravedad de las lesiones.

Sin embargo, con ocasión de la audiencia pública celebrada el día 4 de noviembre de 2009, el señor GEORGIO RIGOBERTO PARRA LOPEZ, Patrullero de la Policía Nacional, que estaba en servicio como enfermero el día de los hechos y quien auxilió al señor EDWIN OBANDO ARIAS, manifestó lo siguiente:

*"PREGUNTADO. Sírvase informar al Despacho que lesiones fueron causadas a la persona que fue arrollada por la citada nave. CONTESTADO.- Tiene múltiples traumas, politraumatizado, tiene desplazamiento total de la columna, trauma renal,*

*eso es lo que alcanzamos a ver acá en Tumaco, porque en estos momentos se encuentra en Cali y ha presentado una cantidad de quebrantos que no se sabe con exactitud porque no han dado un reporte oficial todavía, también tiene laceraciones, lo más grave de notar es el desplazamiento de columna y el trauma renal. (...) PREGUNTADO: Sírvase manifestar al despacho en qué estado se encuentra actualmente el señor EDWIN OBANDO ARIAS. CONTESTADO.- En un estado lamentable, está en cuidados intensivos, esperando cómo evoluciona, le trataron de enderezar la columna para que se pudiera sentar, le hicieron cirugía y le enderezaron la columna para que se pueda sentar, porque el no va a poder volver a caminar". (fol. 8 y reverso)*

De lo anterior se desprende, que las lesiones sufridas por el señor EDWIN OBANDO ARIAS, fueron de tal envergadura que a la fecha de la declaración, 4 de noviembre de 2009, es decir, tres (3) días después de la ocurrencia de los hechos, se encuentra en cuidados intensivos y requirieron que fuera sometido a una cirugía, cumpliéndose así con el requisito establecido en la Resolución MSC. 255(84), en lo referente a determinación de las lesiones graves.

En este punto, es de anotar que por tratamiento jurisprudencial, la navegación marítima es considerada una actividad peligrosa, pues conlleva el empleo de un medio calificado como peligroso en el desarrollo de una determinada actividad realizada por el hombre. El artículo 2356 del Código Civil, regula la responsabilidad civil por actividades peligrosas y solo exige que el daño pueda imputarse.

A su turno, la Corte Suprema de Justicia en sentencia del 25 de mayo de 2011, magistrado ponente Pedro Octavio Munar Cadena, puntualizó los criterios de la responsabilidad objetiva a tener en cuenta, así:

*"(...) (a) Que allí anida una verdadera responsabilidad objetiva, en donde la obligación de resarcir el daño surge no de la culpa presunta sino del riesgo o grave peligro que el ejercicio de estas actividades comporta para los demás; (b) no hay necesidad de que los actos dañinos reflejen alguna culpa o que ella se presuma, lisa y llanamente, requiere que la actividad sea potencialmente perjudicial. (c) que cuando las partes involucradas ejerzan actividades parecidas o similares, el juez debe examinar cuál de ellos tuvo mayor o menor incidencia en el daño par así definir quién debe asumir la reparación; (d) teniendo presente lo dicho, a la víctima le basta acreditar el daño y el vínculo de causalidad, amén de la actividad desplegada por el demandado; (e) a éste, por su parte, si pretende exonerarse de reclamo efectuado, le corresponde acreditar la existencia de una causa que impida la imputación causal del daño a la conducta desplegada (fuerza mayor, caso fortuito, la intervención de la víctima o de un tercero(...)). (Subrayas fuera de texto).*

Del anterior extracto, se desprende que sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, pesa una presunción de responsabilidad por ser quien con su obrar ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual solo le es dable exonerarse por intervención de uno de los siguientes eventos:

1. *Caso fortuito o fuerza mayor*
2. *El hecho de un tercero*
3. *Culpa de la víctima*

En cuanto a la culpa de la víctima, es de anotar que bien puede ser un fenómeno exonerativo, cuando se logra demostrar que el resultado dañoso deviene exclusivamente de la acción imprudente de la víctima.

No obstante, al tenor del artículo 2357 del Código Civil, también se puede lograr la reducción o disminución en el resarcimiento de los perjuicios causados, cuando se prueba que la víctima se expuso al daño, pero que ello no fue el único factor preponderante o determinante en el acaecimiento de éste, en otras palabras, cuando existe concurrencia de actividades peligrosas, caso en el cual no se alcanza a eximir de responsabilidad al ejecutor de la actividad peligrosa.

Visto el acervo probatorio se advierte que, no existe claridad sobre el lugar exacto y la actividad que se encontraba realizando la nave EL CHIQUI el día de los hechos así:

Declaración jurada rendida por el señor ROBIN BENITEZ, Capitán de la nave EL CHIQUI:

*"(...) PREGUTADO: Sírvase manifestar al Despacho si el lugar donde ancló la citada motonave es un lugar permitido por la autoridad marítima para realizar dicha actividad. CONTESTADO: Si estaba autorizado, la autorización que tengo para anclar en ese sitio es escrita, la autorización está estipulada en el zarpe, dice área para gusanos. (...) PREGUNTADO: Sírvase informar al Despacho que medidas de seguridad adoptó para que la motonave EL CHIQUI no golpeará a las personas que se encontraban en cercanías de la misma. CONTESTADO: yo tengo una zona marcada, en tierra tengo dos letreros y en el agua tengo dos cabos con boya que me autorizó el Capitán de Puerto, esa es mi área, por esa parte no puede haber bañistas, esas son las medidas de seguridad que he adoptado (...)"*. (fol. 6 - reverso)

Dicha versión, es respaldada por la señora VICTORIA HINESTROZA, en calidad de testigo de los hechos, así:

*"(...) Sucede que yo tengo mi negocio en el Morro, caseta 16 (...) entonces yo miro a un chico que va nadando hacia el quesillo, yo me quedé mirándolo pues el agua estaba demasiado alta y él iba nadando hacia el quesillo o peña, en eso el chico llega a la peña y se para encima de una roca que estaba allí y pone sus manos en las caderas, se sienta un rato, se para y otra vez se tira a nadar en dirección a la orilla, la embarcación EL CHIQUI estaba en la playa e iba a salir, vi que el muchacho se hundió bajo el agua donde estaban las guías y la embarcación salió y pasó por donde iba el muchacho (...) PREGUNTADO. Sírvase manifestar al Despacho si por el lugar donde salía la nave EL CHIQUI había señalización de algún tipo.*

*CONTESTADO: si tiene un letrero en la playa, era blanco con letras azules que decía "zona o área restringida" y en el agua tenía unas boyas o galones amarillos donde delimitan su paso y por donde iban saliendo cuando ocurrió el accidente (...)"*. (fol. reverso 7)

En contraposición con las versiones anteriores, el señor CRISTIAN HERNÁNDEZ PUELLO, en calidad de testigo, indicó lo siguiente:

*"(...) Yo me encontraba en ese momento en la orilla con varios compañeros de trabajo, cuando miré venía la lancha hacia la orilla hacia el lugar donde estaban los bañistas, llegó hizo un giro y se regresó a alta velocidad en dirección a alta mar, cuando en medio de su marcha arrastró al auxiliar que se encontraba en ese lugar (...)* PREGUNTADO: *Sírvase manifestar al Despacho si por el lugar donde salía la motonave EL CHIQUI había señalización de algún tipo.* CONTESTADO: *Desde la playa mirando hacia la peña o morro había una línea de boyas amarillas unidas por un cabo las cuales señalizaban el lugar de los bañistas a la izquierda y me imagino el lugar por donde debió llegar la embarcación a la derecha, en donde no había nadie, la lancha se metió por donde estaba la gente nadando, incluido el muchacho (...)"*. (fol. 13)

La versión antes citada, encuentra respaldo en lo manifestado por el señor LUIS CARLOS GUERRERO REVOLLO, en calidad de testigo de los hechos, así:

*"(...) Nos encontrábamos caminando en la playa con el enfermero de la Policía Nacional, cuando entró una motonave en el sector donde estaban los bañistas en las playas del Morro, la motonave dio un giro y salió por el mismo lado por donde entró, el lado izquierdo de las boyas, a alta velocidad, cuando sentimos un golpe pensamos que había sido un tronco o un palo, pero era un muchacho al cual la motonave había golpeado (...)"* (fol. reverso 13)

Las declaraciones anteriormente transcritas, demuestran que según el dicho de algunos testigos, el día de los hechos la nave estaba fondeada en el lugar autorizado para su ingreso y salida, cuando un bañista de manera imprudente paso por dicho lugar, que estaba debidamente señalizado y como consecuencia de ello, cuando la nave iba a salir a hacer un recorrido golpeo al bañista, causando sin intención las lesiones.

En contraposición, otras versiones recaudadas en el expediente, dan cuenta de que para el día de los hechos la nave ingresó a alta velocidad a la zona de bañistas y que en su retorno dio un giro con el cual resultó lesionado el señor EDWIN OBANDO ARIAS.

Por lo anterior y sin que se cuente con coordenadas o un posicionamiento confiable de donde estaba la nave EL CHIQUI al momento de la ocurrencia del siniestro marítimo investigado, el Despacho mantendrá la presunción de responsabilidad de que trata el artículo 2356 del Código Civil, máxime, cuando no existen fundamentos fácticos ni jurídicos que den cuenta de la ocurrencia de los fenómenos exonerativos de responsabilidad de la fuerza mayor o el caso fortuito.

Además, si se observa el permiso de zarpe N° 186239 del 22 de octubre de 2009, se evidencia que éste fue expedido a la nave EL CHIQUI, para realizar la actividad recreativa de halar gusano en la playa del Morro, con vigencia hasta el 5 de noviembre de 2009, autorizándose como Capitán al señor OSCAR MOSQUERA.

No obstante, en la fecha de los hechos el mando de la nave estaba a cargo del señor ROBIN BENITEZ, quien contaba con licencia de navegación en entrenamiento N° 8349 expedida el 28 de octubre de 2009 y vigente hasta el 28 de abril de 2010, lo que significa que podía operar la nave pero sólo bajo la supervisión de la persona que se encontraba autorizada en el zarpe. (fol. 32)

De ello se infiere, que la persona que tenía el mando de la nave para el día de los hechos, no contaba con la idoneidad necesaria para el desarrollo de la actividad que se encontraba ejecutando, pues conforme a la licencia que se le había expedido, requería de la supervisión de un Capitán debidamente acreditado por la Dirección General Marítima.

Así mismo, al verificar la autorización expedida por la Capitanía de Puerto de Tumaco el 11 de abril de 2006 (fol. 33), se evidencia que las operaciones de la nave EL CHIQUI estaban sujetas a las siguientes condiciones:

- Máximo de 5 personas en el gusano.
- 2 personas a bordo de la nave, 1 motorista y 2 proel.
- Cumplimiento de las normas de seguridad marítima.

De acuerdo al material probatorio, el día de los hechos la nave llevaba sólo dos personas en el gusano, pero no llevaba proel, por lo que es dable concluir que dicha ausencia ponía en riesgo la seguridad de la nave y de la vida humana en el mar, constituyéndose en un factor determinante para la ocurrencia del siniestro, pues de haber contado con dicha asistencia, habría sido posible advertir de manera oportuna la presencia del señor EDWIN OBANDO ARIAS en el agua, evitándose el acaecimiento dañoso.

En consecuencia, este Despacho respalda la posición del *a quo* y confirmará el artículo primero de la decisión en consulta.

Respecto de la violación de normas de Marina Mercante, este Despacho encuentra que los señores ROBIN BENITEZ y OSCAR MOSQUERA, en calidad de Capitán y Armador respectivamente, de la nave EL CHIQUI, incurrieron las siguientes faltas a la normatividad marítima colombiana.

- En cuanto a la conducta del Armador, se tiene que designó como Capitán a una persona que no contaba con la idoneidad para el desarrollo de la actividad que se iba a llevar a cabo en la nave EL CHIQUI, así mismo, que no proveyó a la nave del proel que requería para su operación, transgrediendo de esta manera lo

consagrado en los numerales 1 y 2 del artículo 1477 del Código de Comercio, referido a las atribuciones del Armador.

- Por su parte, el señor ROBIN BENITEZ, Capitán de la nave EL CHIQUI para el día de los hechos, no se encontraba habilitado para el desarrollo de la actividad de la navegación, pues la licencia con que contaba sólo lo autorizaba a operar la nave bajo la supervisión de un Capitán debidamente acreditado, con lo que transgredió el artículo 6° numeral 28 y artículo 15 del Decreto 1597 de 1988, relativos a la licencia de navegación y a las limitaciones de un tripulante con licencia de navegación en entrenamiento.

En consecuencia, este Despacho respalda la posición del a quo y confirmará el artículo tercero de la decisión en consulta, referido a la declaratoria de responsabilidad por la violación a las normas de Marina Mercante que se cometieron con ocasión del siniestro marítimo de lesiones graves causadas por la nave EL CHIQUI.

Respecto de la sanción a que hubiere lugar por dichas infracciones, se evidencia que en el artículo cuarto de la sentencia, se impuso una multa de cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes, mientras que en el artículo quinto se ordena la cancelación del permiso de operación del 11 de abril de 2006, por medio del cual se autorizó a la nave EL CHIQUI para realizar la actividad recreativa del gusano en la playa del Morro.

Sobre el particular, es necesario recordar que conforme al principio de proporcionalidad debe haber una adecuación entre medios y fines, esto es, que debe haber un equilibrio entre la sanción impuesta y el fin que persigue<sup>1</sup>, en el caso bajo examen, vemos que la Capitanía de Puerto de Tumaco optó por el medio más restrictivo, que fue la imposición de dos sanciones de las que prevé el artículo 80 del Decreto Ley 2324 de 1984, a saber, la multa y la cancelación del permiso de operaciones.

Sin embargo, este Despacho considera que dichas sanciones resultan superiores a las necesarias para cumplir el fin perseguido, que no es otro, que sancionar a los señores ROBIN BENITEZ y OSCAR MOSQUERA, en calidad de Capitán y Armador respectivamente, de la nave EL CHIQUI, por la violación de normas de Marina Mercante en que incurrieron.

Por ello, se revocará la sanción consistente en la cancelación del permiso de operación del 11 de abril de 2006, por medio del cual se otorgó la autorización para el desarrollo de la actividad recreativa del gusano en la playa del Morro, por considerar que ésta es excesiva con relación a la falta cometida.

Así mismo, se mantendrá la sanción consistente en la multa de cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes, pero bajo la aclaración de que esta se debe dividir en dos, pues como se indicó en líneas anteriores, tanto el señor ROBIN BENITEZ, en calidad de

---

<sup>1</sup> SENTENCIA T-209/06, Corte Constitucional.

Capitán, como el señor OSCAR MOSQUERA, como Armador, incurrieron en violación de normas de Marina Mercante y por tanto, serán sancionados de manera directa por dicho proceder.

En consecuencia, se aclarará el artículo cuarto de la decisión consultada, en el sentido de sancionar al señor ROBIN BENITEZ, con multa consistente en dos punto cinco (2.5) salarios mínimos legales mensuales vigentes para el año 2009, los que serán pagaderos en forma solidaria con el señor OSCAR MOSQUERA, en calidad de Armador, conforme a lo señalado en el artículo 1478 numeral 2° y 1479 del Código de Comercio.

Igualmente, se impondrá multa de dos punto cinco (2.5) salarios mínimos legales mensuales vigentes para el año 2009, al señor OSCAR MOSQUERA, por la violación de normas de Marina Mercante en que incurrió.

En cuanto al avalúo de los daños, es preciso señalar que revisado el expediente, no se evidencia prueba alguna que de cuenta del valor de los perjuicios que se causaron con ocasión del siniestro y en consecuencia, este Despacho respalda la decisión del Capitán de Puerto de Tumaco y se abstendrá de tasarlos.

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

#### RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- REVOCAR** el artículo quinto (5°) de la sentencia del 18 de octubre de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Tumaco, conforme a los argumentos expuestos en la parte considerativa de la presente decisión.

**ARTÍCULO 2°.- MODIFICAR** el artículo cuarto de decisión de primera instancia, proferida el 18 de octubre de 2011, por el Capitán de Puerto de Tumaco, de acuerdo a las consideraciones expuestas en la parte motiva del presente proveído, el cual quedará así:

“**ARTÍCULO 4°.- IMPONER** a título de sanción al señor ROBIN BENITEZ, identificado con la C.C. N° 87.940.797, multa consistente en dos punto cinco (2.5) salarios mínimos legales mensuales vigentes para el año 2009, equivalentes a la suma de un millón doscientos cuarenta y dos mil doscientos cincuenta pesos m/c (\$1.242.250), pagaderos en forma solidaria con el señor OSCAR MOSQUERA, identificado con la C.C. N° 12.910.855, en calidad de Armador, conforme a lo señalado en el artículo 1478 numeral 2° y 1479 del Código de Comercio.

Así mismo, imponer a título de sanción al señor OSCAR MOSQUERA, identificado con la C.C. N° 12.910.855, en calidad de Armador, multa de dos punto cinco (2.5) salarios mínimos legales mensuales vigentes para el año 2009, equivalentes a la suma de un millón doscientos cuarenta y dos mil doscientos cincuenta pesos m/c (\$1.242.250), por violación de normas de Marina Mercante”.

**ARTÍCULO 3°.- CONFIRMAR** los artículos restantes de la decisión de primera instancia, proferida por el Capitán de Puerto de Tumaco, el 18 de octubre de 2011, de conformidad con los argumentos expuestos en la parte motiva de la presente providencia.

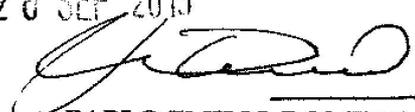
**ARTÍCULO 4°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Tumaco el contenido de la presente decisión a los señores ROBIN BENITEZ, identificado con la C.C. N° 87.940.797 y OSCAR MOSQUERA, identificado con la C.C. N° 12.910.855, en calidad de Capitán y Armador, respectivamente, de la nave EL CHIQUI de bandera colombiana, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**ARTÍCULO 5°.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Tumaco, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 6°.- COMISIONAR** al Capitán de Puerto de Tumaco, para que una vez quede en firme la presente decisión, remita copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

28 SEP 2015

  
Vicealmirante PABLO EMILIO ROMERO ROJAS  
Director General Marítimo (E)