

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



292011100193  
18

Bogotá, D.C., 10 DIC. 2014

**REFERENCIA**

Clase de investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo  
Asunto: Grado Jurisdiccional de Consulta  
Número de expediente: RAD. 18012009003  
Sujetos Procesales: Capitán remolcador "TURBANA I"  
Capitán motonave "YEMAYA"  
Propietario motonave "YEMAYA"  
Clase de Siniestro: Abordaje

**OBJETO A DECIDIR**

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el decisión de primera instancia del 28 de mayo de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Turbo, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de abordaje de la motonave tipo remolcador "TURBANA I" de bandera colombiana contra la nave "YEMAYA" de bandera colombiana, ocurrido el 6 de mayo de 2009, previos los siguientes:

**ANTECEDENTES**

1. El Capitán de Puerto de Turbo, tuvo conocimiento del siniestro marítimo de abordaje ocurrido a la motonave tipo remolcador "TURBANA I" contra la nave "YEMAYA", acaecido el día 6 de mayo de 2009, en la rivera del rio zungo sector denominado la curva del diablo.
2. El día 11 de junio de 2009, el Capitán de Puerto de Turbo profirió auto de apertura de investigación, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación, y fijó para la realización de la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Turbo profirió decisión de primera instancia del 28 de mayo de 2010, a través de la cual declaró responsable al capitán de la motonave "TURBANA I", señor ALBERTO GUERRERO ASPRILLA y a la empresa UNIBAN, en calidad de armadora.

Así mismo, los declaró responsables por violación a las normas de la Marina Mercante, e impuso a título de sanción multa de cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes, igualmente, sancionó al capitán de la motonave "YEMAYA" con un llamado de atención.

160

4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión, dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Turbo envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme lo establece el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

### COMPETENCIA

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

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

### HECHOS RELEVANTES

De acuerdo al acervo probatorio obrante en el expediente, las circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro de abordaje, fueron las siguientes:

- El día 6 de mayo de 2009, la motonave "YEMAYA" se encontraba navegando en cercanías al corregimiento de Puerto Girón, sobre el margen izquierdo del Río León, transportando abono y la nave tipo remolcador "TURBANA I" transitaba río abajo remolcando la barcaza "ATLAS 01" y el "BONGO 77".
- El siniestro se produjo en la curva más profunda del río, en forma de C, que es el punto más crítico en el recorrido que hacen las motonaves, entre el embarcadero y la boca del río León, debido a que la curva es muy pronunciada, no permitió que las naves se visualizaran.
- La motonave "YEMAYA" de bandera colombiana, se encuentra matriculada bajo el número MC-08-005, al mando del señor MILCIADES MARTÍNEZ CORTES, de propiedad del señor DAGOBERTO RAMOS BETANCOURT.
- La motonave "TURBANA I" de bandera colombiana, se encuentra matriculada bajo el número MC-08-035, al mando del señor ALBERTO GUERRERO ASPRILLA, de propiedad de AGRICOLA SARA PALMA S.A.

### ANÁLISIS TÉCNICO

El perito marítimo RODRIGO QUINTERO RAMIREZ, en dictamen pericial del 24 de marzo de 2010, concluyó lo siguiente:

Sobre las posibles causas del siniestro:

- El abordaje se debió a que, al cruzarse inesperadamente en un punto muy crítico para la navegación, no hubo tiempo de optar por un rumbo y velocidad evasiva por las dos naves comprometidas en el siniestro, consecuencia de no establecer comunicación por radio a tiempo

*Handwritten mark*

y no utilizar las señales sonoras de aviso por parte de ambas motonaves antes de entrar a la curva.

Sobre el avalúo de los daños:

- La nave tipo remolcador "TURBANA I", la barcaza "ATLAS 01" y el bongo "UNIBAN 77" no sufrieron daño alguno como consecuencia del abordaje.
- La motonave "YEMAYA" sufrió daños avaluados en quince millones quinientos mil pesos moneda corriente (\$15.500.000), por concepto de materiales, mano de obra para el arreglo, servicio de varadero y lucro cesante.

### CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

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

En cuanto a las etapas de la investigación en primera instancia, este Despacho evidencia que se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Ahora bien, se estima pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

1. Del material probatorio, se comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje de la motonave tipo remolcador "TURBANA I" de bandera colombiana, contra la nave "YEMAYA" de bandera colombiana, ocurrido el 6 de mayo de 2009, en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Turbo. (Art. 26 Decreto Ley 2324 de 1984).
2. Los anteriores hechos se soportan en los documentos y diligencias practicadas en el proceso, tales como:
  - Declaración rendida por el señor HERNAN HERRERA, jefe de operación marina de la empresa UNIBAN, (folios 18 y 19).
  - Declaración rendida por el señor ALBERTO GUERRERO ASPRILLA, capitán de la motonave "TURBANA II" (folios 20 y 21).
  - Declaración rendida por el señor MILCIADES MARTÍNEZ CORTES, capitán motonave "YEMAYA" (folios 45 y 46).
3. Sobre el siniestro presentado el día 6 de mayo de 2009, de la motonave tipo remolcador "TURBANA I" de bandera colombiana, contra la nave "YEMAYA" de bandera colombiana, y declarado en la decisión de primera instancia como colisión, es necesario que este Despacho precise se trata del siniestro marítimo de abordaje, tal como lo consagra el Código de Investigación de Siniestros Marítimos<sup>1</sup> y el Decreto Ley 2324 de 1984. Sin embargo, tal locución es utilizada como

<sup>1</sup> Resolución MSC 255 (84) adoptada el 16 de mayo de 2008

160

un sinónimo en las definiciones, por lo que hay lugar a que se aclare este aspecto en la parte resolutive.

4. De la revisión de la decisión de primera instancia se extrae lo siguiente:

El Capitán de Puerto de Turbo, declaró responsable por el siniestro marítimo de abordaje al señor ALBERTO GUERRERO ASPRILLA, capitán de la motonave "TURBANA I", con fundamento en que al no tener buena visibilidad, no realizó las maniobras de comunicación para avisar a las naves que se hallaban en la zona que se encontraban realizando una maniobra peligrosa en la curva de un canal con navegación restringida, a fin de que si había alguna otra motonave que se en el canal tomara las medidas necesarias para evitar la ocurrencia de algún siniestro marítimo, adicionalmente, porque no actuó con precaución para realizar la maniobra.

Para determinar la responsabilidad en el presente asunto, es necesario entrar a analizar las pruebas obrantes en el proceso, así:

- Declaración rendida por el señor HERNAN HERRERA, Jefe de operación marina de la empresa UNIBAN, quien relató los hechos de la siguiente manera:

*"Por el rio León, aguas abajo cerca de Puerto Girón, navegaba la motonave "TURBANA I" con 2 artefactos, con destino al sitio de fondeadero conocido como la Curva del Diablo, la TURBANA I encontró dice el capitán aparentemente varada la embarcación "YEMAYA", y al pasar colisionó con la proa de la embarcación. El capitán manifestó siempre, que nunca hubo comunicación de las partes que se acercaban en el recodo, tampoco tenía conocimiento que la embarcación estuviera ingresando al rio León, básicamente eso es lo que conozco y he escuchado"* (cursivas, negrilla y subrayas fuera de texto).

- En declaración rendida por el señor ALBERTO GUERRERO ASPRILLA, capitán de la motonave "TURBANA I", sobre los hechos, expresó:

*"Nosotros salimos con un convoy para el barco, íbamos bajando en el rio León, al llegar a la curva de antigua maderas del Darién iba subiendo rápido y como que les cogió el seco y se fue de costado al convoy que llevábamos. Desde allí soltamos nosotros el convoy y la regimos y la llevamos a la orilla y llamamos a la empresa para que fueran a inspeccionar los daños, ella siempre se alcanzó a romper un costado de la proa, vinieron de la empresa y miraron el daño y pidieron a un perito que llegó como a medio día"*

Sobre la señalización reglamentaria para la maniobra dijo.

*"Las luces de navegación, farolas y todo"*

En relación con la clase de maniobra que realizaba en el canal Zungo o área de navegación restringida para el día de los hechos, informó:

*"Nosotros salimos con el remolque el convoy pendiente que los estobos no se vayan a reventar y pendientes de cualquier percance, cuando llegamos a una curva llamamos por radio para ver que aparto bien"* (cursivas, negrilla y subrayas fuera de texto).

- En la declaración rendida por el señor MILCIADES MARTÍNEZ CORTES, capitán de la motonave "YEMAYA", sobre los hechos relató:

129

"A las 5:30 de la mañana salimos de Nueva Colonia porque no nos iban a recibir el abono allí, sino en Zungo, salimos de la ye a las 5:30 am, avistamos el remolcador que se asomó por la curva inmediata, le dimos a la derecha hasta donde nos permitió, el remolcador tenía todo el espacio para pasar sin tropezarnos, pero no fue así, el remolcador no se abrió y los dos primeros botes empezaron a rosarnos y el tercero nos impactó de frente, Los señores del remolcador no hicieron nada por rebajar y no lo hicieron, el tercer bogo se nos vino encima y nos rompió la amura de estribor, a los gritos de nosotros fue que se levantó el capitán porque no venía la mando, y empezó a recoger sus bongos y siguió su camino río abajo sin prestarnos atención por mas que le gritábamos que nos estábamos hundiendo. Después le dimos marcha duro y lo metimos de proa a la orilla para tratar de reparar el daño para que no entrara tanta agua a nuestro barco y que no se perdiera el barco. Como a las nueve y algo el remolcador subió nuevamente, ni siquiera para preguntarnos qué pasó, el pasó tranquilo arriba, mientras nosotros estábamos luchando con los daños que teníamos, taponando con sabanas, colchonetas, de todo lo que estaba roto, después se presentaron unos peritos de Uniban tomando fotos, y ya como a las 11:00 casi medio día si se presentó el mismo remolcador con una plana o sea el bote donde pudimos sacar una parte de la carga que traíamos para que la YEMAYA flotara un poco más, después el remolcador nos llevó hasta el puerto de Zungo y todo eso fue lo que pasó"

Sobre la clase de mecanismos que utilizó para alertar las naves que se encontraran en la zona de curva, manifestó:

"Llamamos por radio VHF al remolcador, pero no nos respondían, ni antes ni después nos respondían" (cursivas, negrilla y subrayas fuera de texto).

Conforme lo establecen las Reglas 5, 6, 7, 8 y 14 del Reglamento Internacional para Prevenir abordajes (COLREG) aprobado por Colombia mediante la Ley 13 de 1981, se tiene lo siguiente:

Regla 5. RESPONSABILIDAD:

"Todos los buques mantendrán en todo momento una eficaz vigilancia visual y auditiva, utilizando asimismo todos los medios disponibles que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para evaluar plenamente la situación y el riesgo de abordaje".

Regla 6. VELOCIDAD DE SEGURIDAD:

"Todo buque navegará en todo momento a una velocidad de seguridad tal que le permita ejecutar la maniobra adecuada y eficaz para evitar el abordaje y pararse a la distancia que sea apropiada a las circunstancias y condiciones del momento (...)"

Regla 7. RIESGO DE ABORDAJE

" a) Cada buque hará uso de todos los medios de que disponga y que sean apropiados para la circunstancia y condiciones del momento, para determinar si existe riesgo de abordaje. En caso de abrigarse alguna duda, se considerará que el riesgo existe (...)"

REGLA 8. MANIOBRAS PARA EVITAR EL ABORDAJE

168

*" a) Si las circunstancias del caso lo permiten toda maniobra que se efectúe para evitar un abordaje será llevada a cabo en forma clara, con debida antelación y respetando las buenas prácticas marineras.*

*b) Si las circunstancias del caso lo permiten, los cambios de rumbo y/o velocidad que se efectúen para evitar un abordaje serán lo suficientemente amplios para ser fácilmente percibidos por otro buque que los observe visualmente o por medio del radar. Deberá evitarse una sucesión de pequeños cambios de rumbo y/o velocidad.*

*c) Si hay espacio suficiente, la maniobra de cambiar solamente el rumbo puede ser la más eficaz para evitar una situación de aproximación excesiva, a condición que se haga con bastante antelación, sea considerable y no produzca una nueva situación de aproximación excesiva.*

*d) La maniobra que se efectúe para evitar un abordaje será tal que el buque pase a una distancia segura del otro. La eficacia de la maniobra se deberá ir comprobando hasta el momento en que el otro buque esté pasado y en franquía.*

*e) Si es necesario, con objeto de evitar el abordaje o de disponer de más tiempo para estudiar la situación, el buque reducirá su velocidad o suprimirá toda su arrancada parando o invirtiendo sus medios de propulsión.*

#### REGLA 14. SITUACIÓN "DE VUELTA ENCONTRADA"

*" a) A menos que se acuerde lo contrario, cuando dos buques de propulsión mecánica se encuentran con derrotas de vuelta encontrada y próximo uno al otro que involucren peligro de abordaje, cada uno alterará su rumbo a estribor de tal manera que cada uno pase francamente por la banda de babor del otro.*

*b) Se considerará que tal situación existe cuando un buque vea a otro por su proa o casi por su proa de forma que, de noche, vería las luces de tope de ambos palos del otro enfiladas o casi enfiladas y/o las dos luces de costado, y de día, observaría al otro buque bajo el ángulo de apariencia correspondiente.*

*c) Cuando un buque abrigue dudas de si existe tal situación supondrá que existe y actuará en consecuencia.*

Sobre la responsabilidad endilgada al capitán de la motonave "TURBANA I" se debe precisar que 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.

Al respecto se citan algunos pronunciamientos de la Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia<sup>2</sup>, así:

*"(... ) c) La responsabilidad recae en quien desarrolla una actividad que pueda estimarse como generadora de riesgos o peligros para la comunidad, en cuanto con la*

<sup>2</sup> Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia, sentencia del 24 de agosto de 2009, expediente No. 11001310303820010105401, Magistrado Ponente Dr. WILLIAM NAMÉN VARGAS.

*18/3*

*misma se incrementan aquellos a los que normalmente las personas se encuentran expuestas y, por ende, será responsable quien la ejerza, de hecho o de derecho, o esté bajo su dirección, manejo o control.*

d) *En este sistema, por lo general, exonera solo el elemento extraño, esto es, la fuerza mayor o el caso fortuito, la intervención de la víctima o de un tercero, cuando actúa como causa única y exclusiva o, mejor la causa extraña impide la imputación causal del daño a la conducta del supuesto autor.*

e) *En las actividades peligrosas concurrentes, el régimen jurídico aplicable es el consagrado en el artículo 2356 del Código Civil y, en su caso, las normas jurídicas que existan sobre la actividad concreta. (...)*

*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.*

*A este propósito, cuando la causa del daño es la conducta o actividad que se halle en la exclusiva esfera de riesgo de uno de los sujetos, éste será responsable único y a contrario sensu, concurriendo ambas, se determina su contribución o participación para mitigar o atenuar el deber de repararlo".*

En pronunciamiento del 18 de diciembre de 2012<sup>3</sup>, manifestó:

*"(...) La importancia de esa decisión se concreta, entonces en haber reiterado que frente a una eventual concurrencia de culpas en el ejercicio de actividades peligrosas, el sentenciador tendrá que examinar las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se produce el daño, a fin de valorar la equivalencia o asimetría de las actividades peligrosas concurrentes y su incidencia en la cadena de causas generadoras del daño, con el fin de establecer, a partir de la magnitud de esa injerencia, el grado de responsabilidad que corresponde a cada uno de los actores, en la forma prevista en el artículo 2357 de la ley civil".*

Para el caso analizado, se observa que se evidencia que el manejo y control de la actividad peligrosa recaía en cabeza de los capitanes de las motonaves "TURBANA I" y "YEMAYA".

Se observa que el fallador de primera instancia declaró la responsabilidad del capitán de la motonave "TURBANA I", luego de realizar un análisis de las causas que originaron el siniestro y

<sup>3</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, expediente No. 76001-31-03-009-2006-00094-01 20

pos

advirtiéndolo que recaían en éste, pero no se dijo nada sobre la responsabilidad del capitán de la motonave "YEMAYA", no obstante, lo sancionó con un llamado de atención.

Ahora bien, no se probó en el proceso que los capitanes de las naves involucradas en el presente asunto, hayan actuado al amparo de alguna de las causales de exoneración de responsabilidad, es decir fuerza mayor o caso fortuito, la culpa exclusiva de la víctima o la intervención de un tercero.

Frente a las conductas desplegadas por los capitanes de las naves, que dieron lugar al acaecimiento del siniestro marítimo de abordaje, se encuentran las siguientes:

- Que los capitanes de las motonaves "TURBANA I" y "YEMAYA", lograron divisarse unos minutos antes de la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje.
- Que las dos naves, llevaban entre sus equipos de navegación radios VHF y se intentaron comunicar antes de la ocurrencia del hecho investigado, sin embargo, tal acción no cumplió su finalidad, pues no se lograron entablar diálogo entre los capitanes de las naves.
- Que las dos motonaves llevaban luces de navegación.
- Que los dos capitanes de las motonaves tenían conocimiento que se encontraban realizando una maniobra en un canal restringido, y se configuró la situación de vuelta encontrada, de que trata la regla 14 del Reglamento Internacional para Prevenir abordajes (COLREG).
- Que los capitanes de las naves involucradas, no cumplieron con la obligación de mantener una eficaz vigilancia en todo momento, ni hicieron uso de los medios disponibles apropiados al ingresar a un canal angosto y considerar que se encontraban en riesgo de abordaje.
- Que los capitanes de las naves "TURBANA I" y "YEMAYA" no mantuvieron la velocidad adecuada para evitar el abordaje, pues a pesar que se divisaron minutos antes de la ocurrencia del siniestro y que se encontraban en un canal angosto, las dos embarcaciones continuaron con la velocidad que traían.
- Que las motonaves "TURBANA I" y "YEMAYA" no cumplieron con la regla 14 del Reglamento Internacional para Prevenir abordajes, por cuanto en la situación de vuelta encontrada con rumbos casi opuestos, los dos buques debieron alterar su rumbo y caer a estribor, de tal manera que cada uno pasara por la banda de babor del otro, no como ocurrió en el presente asunto, pues siguieron el rumbo que llevaban, considerando que no se produciría el roce de las naves, a pesar de que se encontraban en un canal angosto, lugar en el que debieron maximizar las medidas de seguridad.

Es por ello que se evidencia el incumplimiento del Reglamento Internacional para Prevenir abordajes, por parte de los capitanes de las dos naves involucradas en el hecho investigado, lo que condujo a la materialización del siniestro marítimo, en virtud de ello se les atribuye una responsabilidad concurrente, por la falta de previsibilidad y acción ante un evento que pudo evitarse, máxime que se encontraban ejecutando una actividad peligrosa en un canal angosto, con una navegación restringida.

Atendiendo a lo expresado anteriormente, se observa no sólo que concurre una responsabilidad en la producción del siniestro marítimo de abordaje de los capitanes de las naves "TURBANA I" y

1801



"YEMAYA", también se demostró la violación a las normas de Marina Mercante, contenidas en el incumplimiento a las reglas números 5, 6, 7, 8 y 14 del Reglamento Internacional para Prevenir abordajes, por lo que será objeto de modificación la parte resolutive referente a la responsabilidad.

En el mismo sentido, se observa que la decisión de primera instancia también declaró responsable del siniestro marítimo a la empresa UNIBAN, en calidad de armadora de la nave "TURBANA I", sin que obre dentro del proceso obre prueba alguna en la que se demuestre ésta empresa se encontraba explotando comercialmente la citada nave.

Además, no se vinculó al proceso al representante legal de la empresa UNIBAN, hecho que será objeto de modificación en la parte resolutive, en el sentido de excluir de responsabilidad a la citada empresa.

Ahora bien, se observa que en la parte resolutive de la decisión consultada, el fallador de primera instancia sancionó a los capitanes de las motonaves "TURBANA I" y "YEMAYA" sin especificar la razón, por lo que se procederá a modificar los artículos segundo y tercero, teniendo en cuenta que se comprobó que los capitanes de las naves involucradas violaron las normas de Marina Mercante consistente en el incumplimiento de las reglas 5, 6, 7, 8 y 14 del Reglamento Internacional para Prevenir abordajes.

Adicionalmente se observa que, el artículo segundo de la decisión de primera instancia impuso a título de sanción al capitán de la motonave "TURBANA I" una multa de cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes, sin especificar el valor, hecho que será objeto de modificación del citado artículo, bajo el entendido de que la multa equivale a dos millones cuatrocientos ochenta y cuatro mil quinientos pesos moneda corriente (\$2.484.500), tomando como base el salario mínimo legal mensual vigente para el año 2009.

Finalmente se estima pertinente mencionar que, el a quo sancionó al capitán de la motonave "YEMAYA" con un llamado de atención, no obstante, el Despacho advierte que ante el incumplimiento de las normas se debió imponer una sanción mayor, sin embargo, al evidenciarse que al momento de resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia han transcurrido más de 3 años de la ocurrencia del hecho y habiendo caducado la facultad sancionatoria conforme lo establece el artículo 38 del Código Contencioso Administrativo, este Despacho se abstendrá de modificar la sanción impuesta.

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

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR** el artículo primero de la decisión de primera instancia proferida el 28 de mayo de 2010, por el Capitán de Puerto de Turbo, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, el cual quedará así:

"**DECLARAR** responsables por la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje de las motonaves "TURBANA I" y "YEMAYA", acaecido el día 6 de mayo de 2009, a los capitanes de las naves señores ALBERTO GUERRERO ASPRILLA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 8.420.316 expedida en Turbo - Antioquia, y MILCIADES MARTÍNEZ CORTEZ, identificado con la cédula de ciudadanía No. 9.055.532 expedida en Cartagena - Bolívar, con fundamento en la parte motiva de al presente decisión".

103

**ARTÍCULO 2°.- MODIFICAR** el artículo segundo de la decisión de primera instancia del 28 de mayo de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Turbo, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, el cual quedará así:

"Imponer a título de sanción multa de cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes para el año 2009, equivalentes a la suma de dos millones cuatrocientos ochenta y cuatro mil quinientos pesos moneda corriente (\$2.484.500), al señor ALBERTO GUERRERO ASPRILLA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 8.420.316 expedida en Turbo - Antioquia, en calidad de capitán de la motonave "TURBANA I" de bandera colombiana, por violación a las normas de Marina Mercante"

**ARTÍCULO 3°.- MODIFICAR** el artículo tercero de la decisión de primera instancia del 28 de mayo de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Turbo, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, el cual quedará así:

"Imponer a título de sanción un llamado de atención al señor MILCIADES MARTÍNEZ CORTEZ, identificado con la cédula de ciudadanía No. 9.055.532 expedida en Cartagena - Bolívar, en calidad de capitán de la motonave "YEMAYA" de bandera colombiana, por violación a las normas de Marina Mercante

**ARTÍCULO 4°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Turbo, el contenido de la presente decisión a los señores ALBERTO GUERRERO ASPRILLA, MILCIADES MARTÍNEZ CORTEZ y DAGOBERTO RAMOS, capitanes y armador de las motonaves "TURBANA I" y "YEMAYA", y demás partes interesadas, 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 Turbo, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 6°.- COMISIONAR** al Capitán de Puerto de Turbo, para que una vez quede en firme y ejecutoriado el 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. 10 DIC. 2014



Contraalmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ  
Director General Marítimo