



la seguridad
es de todos

Mindefensa



Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

Capitanía de Puerto
de Puerto Bolívar

AVISO 001 SEPTIEMBRE 2019

Hoy a los diecisiete (17) días del mes de septiembre del año 2019, se notifica mediante aviso la Resolución No.0008-2019 mediante la cual se resuelve recurso de Reposición interpuesto contra la Resolución No.004-2019 MD-DIMAR-CP14-Juridica del 30 de abril de 2019 dentro de la investigación administrativa No. 24022018003 por la presunta Violación a las Normas de Marina Mercante de la M/N JIREH. En atención a que las partes no asistieron a la citación de notificación personal del auto en mención.

Para efecto de lo antes dispuesto, se acompaña copia de la Resolución No.0008-2019 con fecha 16 de agosto de 2019, suscrito por el señor Capitán de Corbeta HUGO ALBERTO MESA BARCO, Capitán de Puerto de Puerto Bolívar en siete (07) folios útiles y escritos.

Lo anterior debido a no fue posible realizar la notificación personal a las partes del acto administrativo en mención.

Se deja constancia que el presente aviso estará fijado por el termino de cinco (5) días en virtud de los establecido en el artículo 69 del código de procedimiento administrativo y de lo contencioso administrativo y que la notificación se considerará surtida al finalizar el día siguiente al del retiro del presente aviso.

CPS.YARA DEL CARMEN CUADRADO HERRERA
Asesora Jurídica Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar.

Se desfija la presente publicación hoy veinticuatro (24) de septiembre de 2019 siendo las 18:00 horas.

CPS.YARA DEL CARMEN CUADRADO HERRERA
Asesora Jurídica Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar.

Teniendo en cuenta lo anterior la señora BETSY MILDRETH GONZALEZ OSORIO Representante Legal de la Agencia Marítima PARAJIMARU LTDA en calidad, Agencia Marítima de la M/N "JIREH", dentro del término legal interpuso recurso de Reposición y en Subsidio de Apelación, solicitando al Capitán de Puerto de Puerto Bolívar se decrete la nulidad de todo lo actuado, amparado en la violación al debido proceso, en los siguientes términos:

(...)

SUSTENTACION DE LOS RECURSOS:

1. Debo indicar que no es posible llegar a una certeza absoluta que permita declarar responsabilidad en contra de los investigados, pues dentro del acervo probatorio solo reposan como pruebas trascendentales, para determinar responsabilidad, la protesta y la declaración del capitán de la **M/N JIREH** de bandera de Panamá, señor **WILLIAM MARTUGO ALVAREZ**, el Informe de fecha 19/09/2018 suscrito por el señor **S2 JAIR ALBERTO FRANCO ALVAREZ**, funcionario de Altobordo de CP14, Acta de protesta de Guardacostas, además de los de la documentación allegada como son documentos de seguridad y navegabilidad de la nave y los documentos de identificación e idoneidad del Capitán.

Frente a esto debo indicar que en la declaración del Capitán se expone de una manera precisa y concreta las medidas y acciones que se tomaron pues tal y como lo indica la Sala de Radio de Cerrejón, si se estableció comunicaron anunciando el arribo pero ni Capitanía ni Guardacostas respondieron al llamado.

*Amen que tanto la Protesta de Guardacostas como el informe de suscrito por el señor **S2 JAIR ALBERTO FRANCO ALVAREZ**, funcionario de Altobordo de CP14, en ningún momento fueron puestos en conocimiento de las partes para poder haber sido refutados o controvertidos en todo o en parte, violando con esto flagrantemente el debido proceso.*

Bajo la óptica de la razón, no es comprensible que frente a todo lo que se indica en la protesta de guardacostas no se hubieran tomado acciones más relevantes, dada la función de policía judicial que poseen, pues solo se basan en que "indicamos que suspendieran la descarga pero hicieron caso omiso", porque no detuvieron a los supuestos responsables ????, y fuera de eso porque no obra en la protesta ni en el expediente una sola foto de lo que presuntamente allí se expone???????, indica que sostuvo conversación con el responsable de la carga, y si este no le hizo caso, porque no lo detuvo ?????, No es más que un informe confuso en el cual se manifiesta sin mayor argumento unos supuestos hechos que no concuerdan con la realidad, pues como indican los documentos de la nave que obran al expediente la nave arribó al puerto en lastre.

Otra pregunta que salta a la vista, es porque no se informó inmediatamente a la DIAN, eso no aparece en ninguna de esas dos pruebas que supuestamente soportan esta investigación, aquí se observa con buen juicio que la Autoridad

Marítima esta usurpando funciones que no le corresponden, o por el contrario se presenta un conflicto de conflicto está el usuario que para este caso es una nave de bandera extranjera.

*Me pregunto por qué no se llamó a declarar al administrador de la Sociedad Portuaria PENSOPORT, y al Capitán de la M/N ANGEL GUARDIA, para que le indicaran al Despacho efectivamente que actividad portuaria estaba realizando la **M/N JIREH** de bandera de Panamá, conjunto de pruebas que sí hubiesen dado la certeza concreta para declarar responsabilidad sin temor de dudas.*

*Acaso el señor **S2 JAIR ALBERTO FRANCO ALVAREZ**, funcionario de Altobordo de CP14, es también funcionario de la DIAN para manifestar abiertamente en su informe "carga ilegal", con quien trabaja el señor S2, con la ARMADA o con la DIAN ??????*

*Frente a la documentación allegada como son los certificados de navegabilidad y seguridad de la nave como la de identificación e idoneidad del Capitán de la **M/N JIREH** de bandera de Panamá, ninguno de ellos fue puesto en tela de juicio, por el contrario se corroboraron y todo se encontró amparado bajo las normas.*

*Por lo anterior debo señalar que se está violando la mínima actividad probatoria que se ha debido decretar y practicar. No obra declaración del Armador, no obra declaración de la Agencia Marítima, no se citó a la **DIAN**, no se llamó a quien suscribe la protesta de Guardacostas para que aclarara lo escrito y/o ampliara lo información, no se corrió traslado a las partes del informe del Funcionario de Altobordo de CP14 ni de la protesta de Guardacostas, no se llamó al administrador de la Sociedad Portuaria SPENSOPORT, no se llamó al Capitán de la **M/N ANGEL GUARDIÁN**, que se encontraba en el puerto, me pregunto de donde sale la certeza absoluta para declarar responsabilidad.*

*Amén de lo anterior en el informe del señor **S2 JAIR ALBERTO FRANCO ALVAREZ**, funcionario de Altobordo de CP14, indica que se comunicó con el encargado de la sala de radio de Cerrejón, donde le indica que si se comunicó la **M/N JIREH** de bandera de Panamá, con él, pero no hace mayor relato, pues además de la comunicación se le indico a esa sala de comunicaciones que la Capitanía ni Guardacostas daban respuesta a los llamados, por lo que considero que el informe es bastante sesgado y además atribuye conductas que no son de su competencia, pues vuelvo y reitero que la función frente a la supuesta carga si hace ingreso legal o ilegalmente es competencia de la DIAN.*

*Dentro de la relación de pruebas allegadas al expediente, figura "Copia del título de patrón de segunda clase del señor WILLIAM MARRUGO ALVAREZ en calidad de Capitán de la **M/N ANGEL GUADIAN**", me pregunto si esta investigación es en contra de la **M/N JIREH** o en contra de la **M/N ANGEL GUADIAN**???????? Será que así es que se maneja la "certeza" en el Despacho de Primera Instancia ????????*

Respetuosamente debo expresar al señor Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, y al señor Director General Marítimo, que con lo actuado pues como ya lo he indicado, dentro del presente expediente no se encuentra prueba debidamente

Dicha mínima actividad probatoria, debe haberse practicado con todas las garantías procesales y especialmente con respeto absoluto a los derechos fundamentales, ya que de lo contrario el Capitán de Puerto no podría entrar a examinar su fuerza de convicción, al estarle prohibida su valoración. El juzgador no puede basar su convicción en elementos probatorios sesgados tal y como está el informe del funcionario de Altobordo y la protesta de Guardacostas.

Que la mínima "actividad probatoria" sea de cargo, esto es que de la misma se pueda deducir la culpabilidad con certeza de los investigados.

Reitero que se destaca en el primero de los requisitos mencionados la necesidad de concurrencia de una "mínima actividad probatoria" como presupuesto fundamental, para proceder a la valoración de la prueba y sobre el que debe descansar el pronunciamiento del Juzgador.

Hoy estamos frente a una falencia probatoria dentro de la investigación, que no nos permite llegar con certeza a declarar responsabilidad en contra de una persona y que por el contrario, reitero, que se estaría violando el derecho a la presunción de inocencia y debido proceso.

- 2. Es ineludible Honorable Capitán de Puerto de Puerto Bolívar y señor Director General Marítimo, que para proferir sentencia, **debe contarse con plena certeza de la existencia de los elementos necesarios para endilgar responsabilidad a los comprometidos en esta causa**, quiero traer a colación lo que se sostiene del trinomio: **verdad, evidencia y certeza**.*

***La verdad**, "todos hablan, discuten y quieren estar con la verdad. Ningún mortal es dueño de ella. Esto es, porque el problema de la verdad radica en la finitud del hombre de un lado, y en la complejidad y ocultamiento del ser de la realidad, del otro. El ser de las cosas y objetos que el hombre pretende conocer se oculta y manifiesta bajo múltiples formas. Aquello que se manifiesta, que aparece en un momento dado, no es, ciertamente, la totalidad del objeto, de la realidad investigada. El hombre se puede apoderar y conocer aquel aspecto, del objeto que se manifiesta, se impone, se devela, y esto es en cuanto a humano, imperfecto, pues no entra en contacto directo con el objeto sino apenas con su representación e impresiones que causa.*

Que es pues la verdad? Es el encuentro del hombre con el develamiento, el desocultamiento y la manifestación o conducta del ser. El ser de las cosas se manifiesta, se torna traslucido, visible a la percepción a la inteligencia y a la comprensión del hombre. Se puede decir que hay verdad cuando el hombre (inteligencia) percibe y dice el ser que se devela, que se manifiesta.

La evidencia, en el transcurso de la investigación, no existió ninguna evidencia incriminatoria, determinativa para el ordenamiento de una investigación, pues no se puede determinar responsabilidades bajo apreciación subjetiva, por lo cual es indispensable mirar dentro de la metodología de la investigación que es la evidencia. Y esta no es más que aquella que compromete objetivamente la responsabilidad del investigado, situación que hoy a la luz de la verdad no se

da, meras declaraciones sin soporte no comprometen objetivamente la responsabilidad, por el contrario se está causando un daño que debe ser resarcido.

Tales afirmaciones erradas, derivan en su mayoría de la actitud precipitada y de la ignorancia del hombre con relación a la naturaleza del ser, el ser que se oculta y se devela de manera fragmentaria y no de la manera propia ajustada a la realidad.

La verdad solo resulta cuando existe evidencia. Esta última es manifestación clara, transparente, desocultamiento y develamiento del ser. Pero como un ente no se devela todo, no se puede hablar de forma arbitraria de lo que no se ha develado. La evidencia, el develamiento, la manifestación del ser, es pues, el criterio de la verdad.

De esta evidencia hay que tener en cuenta la certeza, por último, la certeza es el estado del espíritu que consiste en la adhesión firme a una verdad, sin temor de engaño. Tal estado de espíritu en la evidencia es el develamiento del ser.

*Respetuosamente, señor Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, y señor DIMAR, en los anteriores términos sustento mi recurso de **Reposición** y en subsidio el de **Apelación**, solicitando se decrete la nulidad de todo lo actuado, amparado en la violación al debido proceso, no sin antes reiterar lo que predica la Dirección General Marítima, en actos que resuelven recursos interpuestos en contra de decisiones de la primera instancia, en los cuales se ampara en lo que sostiene la Honorable Corte Constitucional Sala Cuarta de Revisión, en la Sentencia T-521 de 1992, en la exigencia de los procesos sancionatorios:*

"() Cuando de aplicar sanciones se trata, el debido proceso es exigente en materia de legalidad, ya que no solamente pretende que el servidor público cumpla las funciones asignadas, sino que además lo haga en la forma que lo determina el ordenamiento jurídico (.....).

(...)

FRENTE A LOS ARGUMENTOS EXPUESTOS ES PRECISO INDICAR

Antes de tomar la correspondiente decisión de fondo, fueron valorados en su justo contexto, de acuerdo a las reglas de la sana crítica, cada una de las pruebas recolectadas y aportadas dentro de la investigación administrativa sancionatoria No. 24022018003 por los hechos ocurridos con la motonave "JIREH", de tal análisis se llegó a las siguientes conclusiones:

1. En atención a las condiciones de los buques que arriban a la instalación portuaria de PENSOPORT (Puerto Nuevo), se ha establecido como procedimiento de ingreso que miembros de la Estación de Guardacostas de Puerto Bolívar inspeccionen la nave en zona de fondeo para que con posterioridad, las mismas puedan atracar el muelle y se proceda a realizar la visita oficial y libre plática por la Dirección General Marítima.
2. La Autoridad Marítima Colombiana estableció que a través del Sistema de Tráfico Marítimo SITMAR, todas las embarcaciones que pretendan arribar a puerto colombiano se deben anunciar con un tiempo no inferior a 24 horas; sin embargo

alegatos de conclusión; sin embargo ninguna de las partes hicieron uso del derecho.

13. El recurso de reposición interpuesto no viene acompañado de prueba sumaria alguna.

CONSIDERACIONES DEL SEÑOR CAPITÁN DE PUERTO PARA RESOLVER

De conformidad con lo dispuesto en el Decreto Ley 2324 de 1984 el Capitán de Puerto es competente para resolver en primera instancia los recursos de reposición que se interpongan contra sus decisiones.

Las investigaciones que adelanta la Autoridad Marítima Nacional se desarrollan previa observancia de las normas vigentes, sin ignorar el artículo 29 de la Constitución Política, a fin de respetar el derecho de contradicción y el de defensa que les asiste a los implicados para participar activamente en todas las etapas procesales.

Dentro de la presente investigación se le garantizó a los investigados el derecho de contradicción y defensa frente a las pruebas recaudadas, en aras del buen juicio y de la protección debida, se les concedió la oportunidad de presentar descargos, solicitar la práctica de pruebas o allegar las que consideraran pertinentes, eficaces y conducentes comunicándole el inicio y termino de cada etapa procesal dentro de la investigación, ejemplo claro de ello los oficios No. 23201800550-23201800551-23201800552 MD-DIMAR-CP14-Jurídica por medio del cual se enviaron los oficios de citación para notificación personal del auto de formulación de cargos debidamente recibido por la Agencia Marítima PARAJIMARU, los oficios de notificación cierre etapa probatoria y corriendo traslado para presentar alegatos de conclusión No. 23201900138 – 23201900139 - 23201900140 MD-DIMAR-CP14-Jurídica, debidamente recibido por la Agencia Marítima PARAJIMARU, sin embargo ninguna de las partes hicieron uso del derecho de defensa presentando los correspondientes alegatos de conclusión.

Así mismo, 23201900189 – 23201900190 – 23201900191 - 23201900284 – 23201900286 - 23201900288 MD-DIMAR-CP14-Jurídica, por medio de los cuales se realizó el trámite tendiente para la surtir la notificación del fallo de primera instancia dentro de la investigación, respetando el derecho que le asiste a las partes de presentar de los recursos de ley, resaltando la transparencia del procedimiento seguido en el cual no se allegaron ni practicaron pruebas secretas; encontrando el expediente disponible durante el tiempo transcurrido dentro de la primera instancia para todas las partes.

Es decir la actuación desarrollada por éste Despacho fue garantizadora de los derechos constitucionales y legales y la decisión jurídica fue tomada en equidad y justicia luego de valorar cada una de las pruebas allegadas conforme las reglas de la sana crítica, de lo que se deduce que se actuó ajustado a la ley, haciéndose claridad que los deberes, las obligaciones y responsabilidades del Capitán, Armador y Agencia Marítima de la M/N "JIREH" fueron analizados previo al pronunciamiento en el fallo de primera instancia; quedando probado así la protección al derecho del debido proceso en el procedimiento implementado dentro de la investigación administrativa sancionatoria No. 24022018003.

Así las cosas referente a la afirmación que...*la protesta de Guardacostas y el informe suscrito por el señor S2 JAIR ALBERTO FRANCO ALVAREZ, FUNCIONARIO DE*

Altobordo de CP14, en ningún momento fueron puestos en conocimiento de las partes ...; el Despacho resalta que los mencionados documentos sirvieron de prueba para la formulación de cargos dentro de la investigación administrativa No. 24022018003; del cual se citó a cada una de las partes para la correspondiente notificación, adicionalmente el expediente se encuentra disponible para cada una de las partes, con la finalidad de que hicieran uso del derecho de defensa y de controvertir las pruebas que les asiste.

Así mismo, referente a los cuestionamientos realizados sobre las actuaciones efectuadas por el Cuerpo de Guardacostas al momento de identificar la irregularidad presentada con la M/N "JIREH", si bien Guardacostas tienen funciones policivas, no está investido como órgano de judicialización, adicionalmente, en la Instalación Portuaria de PENSOPORT no está ubicado un puesto permanente de control aduanero para poder avisar de forma inmediata y que los mismos acudieran antes que terminaran el descargue y salida de la mercancía de PENSOPORT; y tal como se probó durante el desarrollo de la investigación la M/N "JIREH" no estaba anunciada ante la Autoridad Marítima para ingresar a aguas jurisdiccionales de la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar, razón por la cual no estaba programada una visita oficial de autoridades, transgrediendo así las disposiciones legales establecidas por el ordenamiento jurídico colombiano relativo al ingreso de buques extranjeros a territorio marítimo colombiano.

Así mismo referente a la afirmación que la Autoridad Marítima está usurpando aduaneras, se hace necesario aclarar al recurrente que la presente investigación se inició por la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar en uso de las facultades legales establecidas en el numeral 27 del artículo 5 del Decreto Ley 2324 de 1984 investigando las violaciones a las normas de marina mercante con relación a los hechos ocurridos el 18 de septiembre de 2018 con la M/N "JIREH" en ningún momento se está realizando un control aduanero o una investigación de tipo aduanero sobre el expediente de la referencia; estando probado dentro de la investigación administrativa sancionatoria No. 24022018003 lo siguiente:

- La M/N "JIREH" no estaba anunciada para ingresar a la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar para la fecha de los hechos.
- La Capitanía de Puerto tuvo conocimiento del arribo de la M/N "JIREH" por la información suministrada por un tercero.

Referente a estos puntos el Reglamento Marítimo Colombiano establece las siguientes disposiciones, así:

Sistemas de Reportes y Suministro de Información durante la llegada, estadía y salida de participantes

Artículo 4.2.3.1A.2.1. *Los participantes del Servicio y Control de Tráfico Marítimo y fluvial y sus representantes, que tengan intención de arribo a aguas jurisdiccionales, que vayan en tránsito o paso inocente, deberán dar cumplimiento a los sistemas de notificación obligatoria, requerimientos y presentación de información, a través de los procedimientos y medios establecidos por la Autoridad Marítima para tal fin.*

Artículo 4.2.3.1A.2.2. *Clases de reportes o notificaciones. El establecimiento de los sistemas de notificación obligatoria, integran las siguientes clases de reportes tanto para el arribo como para el zarpe, según corresponda:*

1. Plan de navegación (SP).
2. Notificación de la situación (PR).
3. Notificación de cambio de derrota (DR).
4. Notificación final (FR).
5. Notificación relativa a mercancías peligrosas (DG).
6. Notificación relativa a sustancias perjudiciales (HS).
7. Notificación relativa a contaminantes del mar (MP).

El procedimiento, periodicidad y medios a utilizar para cada tipo de reporte, serán reglamentados por la Autoridad Marítima, conforme las disposiciones nacionales y de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Artículo 4.2.3.1A.2.3. Arribo.

1. **Aviso de arribo: Toda nave o embarcación de bandera extranjera que tenga intención de arribo a puerto nacional, deberá presentar aviso de arribo a través del SITMAR por intermedio de su agente marítimo. El aviso de arribo debe presentarse con mínimo 24 horas de antelación, salvo los casos para los cuales el tiempo de navegación entre el puerto de procedencia y el puerto destino sea menor al establecido, situaciones que serán analizadas por la Autoridad.**
2. *Documentación mínima requerida: En el aviso de arribo o al momento de la visita (esto de acuerdo con los procedimientos y medios establecidos por la autoridad), la nave debe presentar en principio la siguiente información:*
 - 2.1. *Declaración general.*
 - 2.2. *Lista de pasajeros.*
 - 2.3. *Lista de tripulantes.*
 - 2.4. *Declaración marítima de sanidad.*
 - 2.5. *Declaración de provisiones del buque.*
 - 2.6. **Declaración de carga.**
 - 2.7. *Declaración de efectos de la tripulación.*
 - 2.8. *Declaración de mercancías peligrosas.*
 - 2.9. *Certificados obligatorios según la clase de nave.*

(...) Subrayado y negrilla por fuera del texto original.

- La M/N "JIREH" atracó en el muelle de la instalación portuaria de Puerto Nuevo PESOPORT sin Autorización de la Autoridad Marítima y sin inspección de miembros de la Estación de Guardacostas de Puerto Bolívar.
- La M/N "JIREH" descargó mercancía en cajas hacia camiones dentro de la instalación portuaria de Puerto Nuevo PENSOPORT, sin tener la correspondiente libre platica por parte de la Autoridad Marítima Nacional, representada en la jurisdicción por los funcionarios de la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar.

Se hace importante resaltar que **Libre Plática:** Es la autorización otorgada por la autoridad marítima en coordinación con las demás autoridades competentes a una nave, para que ingrese a puerto a embarcar o desembarcar pasajeros o

tripulantes, descargar o cargar suministros o mercancía, iniciar reparaciones o para el inicio de actividades especiales que hayan sido autorizadas previamente.

Por lo anterior el numeral 6 del artículo 4.2.3.1A.2.3. del Reglamento Marítimo Colombiano establece:

(...)

6. Visita de Arribo: la autoridad encargada de liderar las visitas de arribo es la Dirección General Marítima quien debe asistir acompañada por la autoridad sanitaria, migratoria y de asuntos agropecuarios.

Una vez revisada la documentación e información en el marco de la normatividad nacional e internacional que aplique a cada participante, se otorgará la libre plática siempre que así lo acuerden las autoridades.

En caso de encontrar riesgos contra la salud pública, la autoridad competente aplicará las medidas sanitarias necesarias y podrá negarse la libre plática, debiendo la nave dirigirse a la zona de cuarentena que sea designada, hasta nueva orden o hasta que se implementen las medidas requeridas.

Las naves que cumplan las condiciones descritas en las disposiciones de la Circular Conjunta Externa No. 006 de 2014 o las que reemplacen, podrán acceder a la visita única de arribo.

(...)

- Entre la documento de la M/N "JIREH" no se encontraba un manifiesto carga, la documentación muestra que la nave estaba en lastre.

Al respecto, el artículo 1500 del Código de comercio Colombiano establece entre las obligaciones del Capitán de la nave lo siguiente:

ARTÍCULO 1500. OBLIGACIÓN DE MANTENER DOCUMENTOS A BORDO. *El capitán está obligado a mantener a bordo los siguientes documentos:*

- 1) Certificado de matrícula;
- 2) Patente de navegación;
- 3) Certificado de navegabilidad o de clasificación;
- 4) Pasavante, en su caso;
- 5) Libro del rol de tripulación, autorizado por el capitán del puerto;
- 6) Póliza de locación o de fletamento, y los conocimientos de embarque o manifiesto, en su caso;
- 7) Reglamento de a bordo, que se fijará en lugar visible de la nave;
- 8) Lista de pasajeros, y
- 9) Los demás documentos que exijan las leyes y reglamentos de la autoridad marítima colombiana. Subrayado y negrilla, por fuera del texto original.

Así mismo, el artículo 1501 del Código en mención establece:

2) *Cumplir las leyes y reglamentos de marina, sanidad, aduana, policía, hacienda, inmigración, etc., de los puertos de zarpe y arribo;*

(...)

Es claro entonces que a bordo de la embarcación debieron ir los documentos relativos a la carga; adicional a lo anterior el Capitán de la M/N "JIREH" realizó la siguiente afirmación:

*(...) **nosotros transportamos carga** de Santa Marta a Aruba y la agencia nos notificó que entramos a Puerto Nuevo que lo iban a abrir para cargar frutas(...)**PREGUNTADO: conoce los procedimientos para descargar material de mercancía y desembarque de tripulación de acuerdo a la normatividad Colombiana? CONTESTÓ: si, que no se puede realizar ningún procedimiento hasta que llegue la autoridad(...)**le pedí a uno de los tripulantes el señor Samir que llamara a la agencia marítima y le dijera que el señor de **guardacostas me pidió unos manifiestos de carga que no poseo** y que viniera arreglar el problema. (Negrilla y cursiva por fuera del texto original).*

De los apartes transcritos anteriormente de la declaración realizada por el Capitán de la M/N "JIREH" es claro que mencionada embarcación **no venía en lastre, por el contrario venía con mercancía, así mismo no contaba con los documentos necesarios que soportara la mercancía a bordo de la misma.** Quedando probado dentro de la investigación cada uno de los argumentos presentados por Guardacostas de Puerto Bolívar y el señor Suboficial Segundo JAIR FRANCO ALVAREZ en el informe presentado referente a la novedad prevista el 18 de septiembre de 2018

Por todo lo antes expuesto, el Despacho concluye que las partes no pudieron desvirtuar la formulación de cargos realizada en virtud a lo dicho en el artículo transcrito a continuación:

Artículo 9º numeral 1 literal F de la Resolución 0520 de 1999 compilado en el artículo 4.2.1.3.1.8 . del Reglamento Marítimo Colombiano REMAC 4

Normas aplicables a los tripulantes y capitanes de naves. Los tripulantes y capitanes de naves deberán observar, en lo de su competencia, las directrices para la prevención y supresión del tráfico de estupefacientes o sustancias sicotrópicas, así como insumos o productos químicos esenciales o precursores, para la elaboración, procesamiento o transformación de los mismos, establecidas por la Organización Marítima Internacional, OMI, en la Resolución A872 (20), la cual fue aprobada el veintisiete (27) de noviembre de 1997 (anexo C) y darán estricto cumplimiento a las siguientes normas:

1. *Denunciar a la autoridad los hechos punibles o contravenciones, de cuya comisión tenga conocimiento, en especial los inherentes a:*

F) *Contrabando y favorecimiento del contrabando;*

Así mismo el numeral 2 del artículo 1501 del Código de Comercio Colombiano establece entre las funciones y obligaciones del Capitán: 2) *Cumplir las leyes y reglamentos de marina, sanidad, aduanas, policía, hacienda, inmigración, etc., de los puertos de zarpe y arribo*; (Cursiva y subrayado por fuera del texto)

Por otra parte, en referencia al cuestionamiento realizado por el recurrente respecto al porque no se llamó a declarar al administrador de la Sociedad Portuaria PENSOPORT y al Capitán de la M/N "ANGEL GUARDIAN"; este Despacho se permite resaltar que decretó las pruebas que consideró pertinentes, necesarias y conducentes para el esclarecimiento de los hechos y que la Agencia Marítima PARAJIMARU LTDA o cualquiera de las partes involucradas en las mismas podrían solicitar las pruebas que necesitaran para su defensa; sin embargo al expediente no se allegó solicitud alguna de prueba.

Adicional a todo lo antes expuesto, resalta el Despacho la forma descomedida en que presenta los argumentos el recurrente y en que se dirige al representante de la Autoridad Marítima en la jurisdicción de Puerto Bolívar al decir que (...) *no existió ninguna evidencia incriminatoria, determinativa para el ordenamiento de una investigación* (...) entre otras afirmaciones expresadas con ligerezas.

Con fundamento en las facultades otorgadas por el Decreto Ley 2324 de 1984, es función y atribución de la Dirección General Marítima, entre otras, dirigir y vigilar las actividades relacionadas con la seguridad de la vida humana en el mar, la navegación en aguas jurisdiccionales. Aplicar, coordinar, fiscalizar y hacer cumplir todas las normas nacionales e internacionales tendientes a la preservación y protección del medio marino en la jurisdicción.

La Dirección General Marítima a través de la Resolución 0520 de 1999 insiste en el cumplimiento de normas y se reiteran y adoptan procedimientos para el control y vigilancia de naves y artefactos navales en aguas marítimas y fluviales jurisdiccionales.

Mencionada Resolución establece las normas, para el control de tránsito de las naves o los artefactos navales que desarrollen actividades en la jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional; exceptuando de este control solo las naves de guerra.

La responsabilidad jurídica no surge de una imputación arbitraria sino del incumplimiento intencional o imprudencial de las normas jurídicas, porque éstas imponen deberes de conducta, generalmente puede atribuirse la responsabilidad jurídica a todo sujeto de derecho, tanto a las personas naturales como jurídicas, basta que el sujeto de derecho incumpla un deber de conducta señalado en el ordenamiento jurídico.

La responsabilidad solamente exige una relación entre un sujeto y un resultado, incluso si tal relación no ha sido intencional y ni siquiera culposa por negligencia, la responsabilidad recae, obviamente, sobre sujetos individuales o personas capaces de adquirir derechos y contraer obligaciones.

La consecuencia jurídica del incumplimiento de una norma o de un deber por parte del administrado trae consigo una sanción y el propósito de mencionada sanción es conseguir que el comportamiento de las personas sea adecuado con los objetivos y reglas de la sociedad en la que se habita.

En mérito de todo lo anteriormente expuesto, el suscrito Capitán de Puerto de Puerto Bolívar.

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: CONFIRMAR en todo y cada una de sus partes el fallo de primera instancia de fecha 30 de abril de 2019 mediante Resolución No. 0004-2019 MD-DIMAR-CP14-Jurídica dentro de la investigación administrativa sancionatoria No. 24022018003, por los hechos relacionados con la M/N "JIREH" de acuerdo a la parte considerativa de éste acto administrativo.

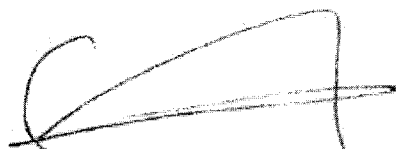
ARTÍCULO SEGUNDO: CONCEDER en efecto suspensivo el recurso de apelación ante el señor Director General Marítimo.

ARTÍCULO TERCERO: ENVÍESE el cuaderno original y déjense las constancias de ley.

ARTÍCULO CUARTO: NOTIFICAR personalmente la presente decisión al Armador, Capitán y Agencia Marítima de la M/N "JIREH" respectivamente, dentro de los cinco (05) días hábiles siguientes al envío de la citación o subsidiariamente por aviso, el cual se fijará en lugar visible de ésta Capitanía por el término de cinco (05) días hábiles, de acuerdo con lo preceptuado en la normatividad contenciosa administrativa.

NOTIFIQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Puerto Bolívar



Capitán de Corbeta **HUGO ALBERTO MESA BARCO**
Capitán de Puerto de Puerto Bolívar.