



la seguridad  
es de todos

Armada Nacional



**Dirección General Marítima**  
Autoridad Marítima Colombiana

**Capitanía de Puerto  
de Puerto Bolívar**

### AVISO 001 SEPTIEMBRE 2019

Hoy a los cuatro (04) 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 once (11) de septiembre de 2019 siendo las 18:00 horas.

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



la seguridad  
es de todos

Mindefensa



**Dirección General Marítima**  
Autoridad Marítima Colombiana

## RESOLUCIÓN NÚMERO ( 0008-2019) MD-DIMAR-CP14-Jurídica 16 DE AGOSTO DE 2019

“Por medio del cual se resuelve recurso de Reposición interpuesto contra de la Resolución No. 004-2019 MD-DIMAR-CP14-Jurídica de fecha 30 de abril de 2019, mediante la cual se profiere el fallo de primera instancia dentro de la investigación administrativa No. 24022018003

### EL CAPITÁN DE PUERTO DE PUERTO BOLÍVAR

En uso de las facultades legales conferidas en el Decreto Ley 2324 de 1984,y

### CONSIDERANDO

Éste Despacho mediante Resolución No. 004-2019 MD-DIMAR-CP14-Jurídica de fecha 30 de abril de 2019, profirió falló en primera instancia, dentro del procedimiento administrativo sancionatorio por presunta violación a las normas de Marina Mercante contra la motonave “JIREH” de bandera de Panamá con matrícula No. 47001-pext-1, por los hechos ocurridos el 15 de septiembre de 2018 en aguas jurisdiccionales de la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar.

En mencionado proveído se declaró responsable de violación a las normas de marina mercante relativas a la seguridad integral marítima, fluvial y portuaria al señor WILLIAM MARRUGO ALVAREZ identificado con la Cedula de Ciudadanía No. 8.077.734 de Cartagena y libreta de embarque No. P0189850, en calidad de Capitán de la M/N “JIREH” de bandera de Panamá y matrícula 47001-PEXT-1, de conformidad con las consideraciones expuestas en la parte motiva del presente Acto Administrativo.

Así mismo se impuso a título de sanción por violación a las normas de marina mercante relativas a la seguridad integral marítima, fluvial y portuaria al señor WILLIAM MARRUGO ALVAREZ identificado con la Cedula de Ciudadanía No. 8.077.734 de Cartagena y libreta de embarque No. P0189850 en calidad de Capitán de la M/N “JIREH” una multa equivalente a treinta (30) Salarios Mínimos Legales Mensuales Vigentes, en concordancia con el literal d) del artículo 80 del Decreto Ley 2324 de 1984, que asciende a la suma de Veinticuatro millones ochocientos cuarenta y tres mil cuatrocientos ochenta Pesos (\$24.843.480,00); pagaderos solidariamente con el señor YOHAMI VILLARREAL MONTES identificado con la Cedula de Ciudadanía No. 82.331.018 y la Agencia Marítima PARAJIMARU LTDA. NIT 839.000.441-9, representada legalmente por la señora BETSY MILDRETH GONZALEZ OSORIO identificada con cedula de ciudadanía No. 40.984.090 en calidad de Armador y agente marítimos de la M/N “JIREH con matrícula No. 47001-PEXT-1 de bandera de Panamá respectivamente.

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*



allegada que de la certeza absoluta para juzgar y comprometer la responsabilidad como se exige procedimentalmente.

Es de entender, que el sistema de la libre valoración de la prueba significa que el juzgador está sometido a reglas legales de valoración, sin embargo esto **no comporta de ninguna manera que se pueda prescindir en ningún momento de la prueba que le dé la certeza**. Para dictar sentencia condenatoria no es suficiente con el mero convencimiento subjetivo del Capitán de Puerto, sino que él mismo debe apoyarse definitivamente en la prueba practicada legalmente, de tal forma que del resultado de la misma pueda obtenerse la convicción acerca de la culpabilidad del investigado. Convicción en conciencia y en pruebas van íntimamente unidas. El órgano jurisdiccional sentenciador debe, como paso previo para proceder a la valoración de la prueba y formar su convicción, constatar si **existen o no pruebas en este sentido para captar certeza**. Quiere decir esto que la existencia de la prueba se convierte en requisito indispensable de la valoración. Constatada la existencia de actos de prueba el juzgador deberá iniciar la actividad de valoración de los mismos; si por el contrario llega a la conclusión de que no existen suficientes actos de prueba es natural que ello impida toda apreciación, **y conforme a esto deberá aplicar el principio de favorecimiento de la duda**. La libertad de valoración, no permite al Capitán de Puerto la prueba practicada por otros elementos o datos, o por su mera opinión, al objeto de formar su convencimiento. Como consecuencia de lo anterior, la suficiente prueba se constituye en el elemento fundamental para formar la convicción judicial, siendo esa precisamente su finalidad, situación que no se ve frente a la escasa actuación probatoria dentro del expediente.

El principio de libre valoración, supone que los distintos elementos de la prueba pueden ser ponderados libremente por esa Capitanía de Primera Instancia, quien está llamada y le corresponde valorar su significado y trascendencia en orden a la fundamentación del fallo contenido en la sentencia. Pero para que dicha ponderación pueda llevar a desvirtuar la presunción de inocencia es precisa la concurrencia de una mínima actividad probatoria, producida con las garantías procesales en donde se pueda deducir con certeza la culpabilidad en este caso de los investigados.

En principio, corresponde al Capitán de Puerto en primera Instancia la valoración de la prueba, para lo cual podrá ponderar libremente los diferentes elementos probatorios, ello no le autoriza a prescindir de la prueba misma. Es necesaria por consiguiente una "**mínima actividad probatoria**", en la que pueda descansar y encontrar su fundamento en la apreciación llevada a cabo. Toda condena que se dicte en el proceso administrativo debe ir precedida de esa mínima actividad probatoria. Lo contrario es decir la condena sin esa mínima actividad vulneraría **el derecho a la presunción de inocencia**.

Es de anotar que en esta investigación, conforme a las pruebas decretadas por el auto de apertura de investigación, solamente se llevó a cabo una sola, la cual fue la recepción de declaración del capital de la denota que se realizaron todas las acciones y procedimientos para anunciar su arribo tal y como consta según lo dicho por el jefe de comunicaciones de CERRREJON, y además que lo hacía en lastre.

*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*



lo anterior 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.

3. La Capitanía de Puerto tuvo conocimiento del arribo de la M/N "JIREH" por la información suministrada por la sala de radio de Puerto Bolívar.
4. La M/N "JIREH" atracó en el muelle de la instalación portuaria de Puerto Nuevo PENSOPORT sin Autorización de la Autoridad Marítima y sin inspección de miembros de la Estación de Guardacostas de Puerto Bolívar.
5. 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.
6. Entre la documento de la M/N "JIREH" no se encontraba un manifiesto carga, la documentación muestra que la nave estaba en lastre.
7. El Capitán de la M/N "JIREH" en la versión libre y espontánea asegura que la embarcación iba en lastre, que la llamó la atención ver camiones en el muelle y que cuando Guardacostas le solicita el manifiesto de carga se comunicó con la Agencia Marítima a decirle que llegara a arreglar el problema.
8. El material descargado de la M/N "JIREH" no fue sometida a verificación de autoridad competente en atención que no fue permitido por el personal conocido como "coterros" quienes sacaron la carga en camiones de la instalación portuaria.
9. La investigación 24022018003 se dio inicio a través del auto de formulación de cargos de fecha 21 de septiembre de 2018, menciona auto en su artículo tercero de la parte resolutive, enuncia las pruebas que se allegan al expediente entre ellas acta de protesta suscrita por miembro de la Estación de Guardacostas de Puerto Bolívar, informe de fecha 19/09/2018 suscrito por el señor S2 JAIR FRANCO; las comunicaciones para notificación del mencionado auto fueron enviadas y notificadas a todas las partes de acuerdo a lo establecido en la normatividad administrativa colombiana.
10. El artículo quinto de la parte resolutive del auto de formulación de cargos de fecha 21 de septiembre de 2018 establece a las partes un término de 15 días para ejercer el derecho de defensa presentando descargos frente a las conductas imputadas, se soliciten y aporte pruebas que pretenden hacer valer, sin embargo ninguna de las partes hicieron uso de tal derecho.
11. La investigación 24022018003 inició el 21 de septiembre de 2018 y se ordenó el cierre de la etapa probatoria mediante auto de fecha 08 de abril de 2019, durante ese tiempo trascurridos las partes dentro del proceso tenía el expediente a su disposición y podían solicitar y aportar las pruebas que consideraran pertinentes y conducentes; sin embargo no radicaron solicitud ni aporte de pruebas alguna.
12. El 09 de abril de 2019 se les comunica a las partes que la etapa probatoria dentro de la investigación administrativa No. 2422018003 se cerraría y se le corre traslado a las mismas por el término legal de 10 días para que presentaran sus



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 plática 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 9° 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, aduana, 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.

