

# DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 25 de mayo de 2023

Referencia: 15012020022

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Apelación

## OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación presentado por parte del apoderado de la sociedad IMPALA TERMINALS COLOMBIA S.A.S. (en adelante IMPALA) contra el fallo de primera instancia de fecha 24 de septiembre de 2021, proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena dentro de la investigación jurisdiccional adelantada por siniestro marítimo de encallamiento del remolcador “IMPALA PUERTO SALGAR” de matrícula MC-03-335 de bandera colombiana, ocurrido el 1 de noviembre de 2020, previos los siguientes:

## ANTECEDENTES

1. El día 1 de noviembre de 2020 el Capitán de Puerto de Cartagena tuvo conocimiento de los hechos relacionados con el remolcador “IMPALA PUERTO SALGAR”, debido a lo cual el día 3 de noviembre del mismo año decretó la apertura de la investigación, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos, y fijó fecha para la realización de la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
2. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Cartagena profirió fallo de primera instancia el 24 de septiembre de 2021, mediante el cual declaró responsable del siniestro marítimo de encallamiento al señor WILSON GÓMEZ JIMÉNEZ en condición de capitán del remolcador “IMPALA PUERTO SALGAR”.

De igual manera, le impuso a título de sanción multa equivalente diez (10) salarios mínimos mensuales legales vigentes que asciende a la suma de nueve millones ochenta y cinco mil doscientos sesenta mil pesos M/cte. (\$ 9.085.260), pagaderos de manera solidaria con la sociedad IMPALA TERMINALS COLOMBIA S.A.S. en su condición de armador de la citada nave.

3. El día 6 de octubre de 2021, el abogado ANDRÉS FERNANDO REYES TORRES como apoderado de la sociedad IMPALA TERMINALS COLOMBIA S.A.S., interpuso recurso de reposición y en subsidio apelación en contra del fallo de primera instancia.
4. En consecuencia de lo anterior, el Capitán de Puerto de Cartagena emitió providencia de fecha 5 de noviembre de 2021 mediante el cual resolvió el recurso de reposición interpuesto confirmando la decisión de primera instancia y concediendo el recurso de apelación ante esta Dirección General.

## ARGUMENTOS DEL APELANTE

Del escrito de apelación presentado por el abogado ANDRÉS FERNANDO REYES TORRES en contra del fallo de primera instancia, el Despacho se permite extraer lo siguiente:

*(...)*

*1. Violación del derecho al debido proceso por no tener en cuenta alegatos presentados en el proceso:*

*(...)*

*Entonces, para determinada etapa procesal, el señor Forero es el verdadero representante legal de la sociedad investigada, pero a decisión y criterio de la investigada, para la época de descargos, ya no se le puede conceder esa condición, que ya había sido reconocida.*

*La exigencia de que con cada actuación, se acompañe un certificado de existencia y representación legal resulta sumamente desproporcionada, más aún cuando a la luz de lo señalado en el artículo 15 del Decreto 019 de 2012 (Decreto Ley anti trámites) especialmente cuando ya en la actuación se le había reconocido tal condición.*

*Esta circunstancia, que no es menor, representa una verdadera violación del derecho al debido proceso de mi representada, teniendo en cuenta que se dejaron de analizar argumentos que resultan fundamentales y que debían ser analizados en la sentencia. Su omisión, implica una nulidad, que se acompaña de una falta de competencia de la DIMAR, que se alegó durante todo el proceso pero que no tuvo una respuesta clara, debido a que se aplicaron normas anteriores a la que fue expuesta, como más adelante se verá.*

*2. La patente de navegación de MN IMPALA PUERTO SALGAR no se encontraba vencida:*

*(...)*

*Pues bien, este razonamiento que realizó la autoridad investigadora resultó totalmente desajustado al ordenamiento jurídico, y no tuvo en cuenta las circunstancias que se presentaron a raíz de la pandemia. En el marco de lo anterior, el Gobierno Nacional expidió el Decreto 491 de 2020, por medio del cual (art. 8), señaló la ampliación de la vigencia de permisos, autorizaciones, certificados y licencias.*

*(...)*

*Entonces, a la luz de lo expuesto, es claro que para el momento de ocurrencia de los hechos la patente de navegación de la embarcación se encontraba vigente, la regla planteada por el Decreto Legislativo es que la licencia se extiende prorrogada automáticamente hasta después de un mes de superada la emergencia sanitaria y como es de conocimiento, en la actualidad esa emergencia sigue vigente hasta el 30 de noviembre del año en curso, de acuerdo con lo dispuesto en la Resolución 1315 de 2021.*

3. *Hubo una circunstancia eximente de la responsabilidad que no fue valorada, no fue tomada en cuenta y no sirvió de factor para decretar pruebas:*

*Desde el primer momento en que esta parte hizo intervenciones ante la autoridad investigadora, se puso de presente como la ocurrencia del siniestro de encallamiento, fue por una causa de un hecho externo, puntualmente a causa de la negligencia de Cormagdalena.*

*Me refiero puntualmente a las comunicaciones del 22 de noviembre del 2020, 4 de diciembre de 2020 y 9 de septiembre de 2021. Pues bien, es claro el artículo 2 de la Ley 161 de 1994, al señalar que el objeto principal de Cormagdalena es la recuperación de la navegación y de la actividad portuaria, adecuación y conservación de tierras, la generación y distribución de energía, así como el aprovechamiento sostenible y la preservación del medio ambiente, los recursos ictiológicos y demás recursos renovables del Río Magdalena.*

*(...)*

*Se insiste, tal como reposa en el expediente en múltiples ocasiones se ha puesto de presente esta situación, no es algo nuevo y muchos menos no es algo derivado del incidente fluvial ocurrido, es una circunstancia recurrente, que amerita ser analizado desde la óptica sustancial como un eximente de responsabilidad.*

*Aún más, en la zona que se produjo el incidente fluvial, tal como fue reseñado en otros documentos, se presentaron ese mismo día otros encallamientos, que no han sido investigados y mucho menos sancionados por la autoridad, por lo tanto se puede presentar una violación del derecho a la igualdad, en la medida que por una misma circunstancia se está tratando de diferentes maneras a otros sujetos fluviales. Lo anterior, teniendo en cuenta que debido a la falta de mantenimiento del canal navegable por parte de Cormagdalena, el mismo 1 de noviembre de 2020, día del encallamiento del remolcador Impala Puerto Salgar, los remolcadores Sotará de Naviera Fluvial Colombiana y Dibulla de Naviera Río Grande también encallaron en el mismo sector. Al respecto es importante precisar que las tres embarcaciones fluviales realizaban operaciones de tránsito navegación fluvial, y sin perjuicio de que las actividades fueran de la misma naturaleza y los tres encallamientos en la misma fecha y zona, la Capitanía de Puerto de Cartagena únicamente abrió en contra de Impala.*

4. *Falta de competencia de DIMAR para ejercer la facultad sancionatoria en materia fluvial*

*(...)*

*Pues bien, de la lectura integral de esta disposición es claro que la autoridad marítima tiene competencia sancionatoria, pero únicamente y exclusivamente en lo que se refiere a actividades marítimas o de marina mercante, es decir, la facultad sancionatoria recae sobre aquellas actividades que tengan algún tipo de reglamentación como marítimas.*

*(...)*

*Como se mencionaba en puntos anteriores es claro que la actividad que estaba desarrollando mi representada, era estrictamente fluvial, es más, se desarrollaba en una vía que es fluvial entre dos puertos nacionales por una embarcación fluvial de bandera colombiana, por ende, no entiende esta parte por qué motivo la autoridad*

*insistió en aplicar medidas sancionatorias, cuando en realidad su deber era estrictamente el de control de tráfico.*

*(...)*

*De acuerdo con lo señalado en el artículo 11 antes transcrito, es posible inferir que: i) la autoridad fluvial colombiana es el Ministerio de Transporte, a la DIMAR le corresponde únicamente la reglamentación y regulación de naves marítimas que navegan en espacio fluvial y que iii) a la DIMAR le corresponde el control de tráfico en los últimos 27 kilómetros del río Magdalena y en la bahía de Cartagena, lo anterior con el único propósito de no contar con dos autoridades de control de tráfico.*

*(...)*

*Por todo lo anteriormente expuesto, queda claro que el fallo que se recurre fue expedido por autoridad que no tenía competencia para ello, ya que, en tratándose de la presunta violación de normas fluviales, la competencia radicaba en la Dirección de Investigaciones de la Superintendencia Delegada de Puertos de la Superintendencia de Transporte, acorde con lo dispuesto en el Decreto 2409 de 2018.*

*Es más, este argumento que fue varias veces expuesto por esta parte, debió ser asumido por la autoridad marítima como una nulidad, lo anterior teniendo en cuenta que la competencia es uno de los requisitos de validez de cualquier acto jurídico, por lo que era un punto neurálgico.*

*(...)*

##### **5. Falta de graduación de la sanción:**

*Como parte del componente del debido proceso, las decisiones que se adopten en cualquier actuación administrativa o jurisdiccional deben ser motivadas, y en el caso de aquellas enmarcadas en el derecho sancionatorio, tal motivación no debe solo entenderse en el momento de declarar la responsabilidad o exonerarla, sino también para definir el quantum de la sanción.*

*(...)*

*Conforme lo anterior, en el fallo de primera instancia se impuso la sanción sin tener en cuenta los criterios de graduación y sin hacer el más mínimo esfuerzo argumentativo por su graduación, así:*

*(...)*

*Entonces, pese a que el ordenamiento jurídico le otorgaba al sustanciador del proceso, un número de criterios que le servían para modular la sanción, en un acto de arbitrariedad no se realizó esta tasación, por ello existe una circunstancia vulnerante del debido proceso a mi representada, que amerita la revocatoria de la decisión de primera instancia.*

## **CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO**

Habiendo extractado los argumentos expuestos en el recurso de apelación interpuesto por el apoderado, se observa que este fue allegado dentro del término legal establecido por el Decreto Ley 2324 de 1984. Así las cosas, procede el Despacho a resolver, de la siguiente manera:

1. **Violación del derecho al debido proceso por no tener en cuenta alegatos presentados en el proceso:**

Para resolver el primer argumento se hace necesario indicar que los alegatos de conclusión en primera instancia fueron allegados el día 09 de septiembre de 2021 y suscritos por el señor CARLOS FORERO JIMENEZ en calidad de representante legal de la sociedad IMPALA, quien fue reconocido en toda la investigación en la calidad que ostentaba; sin embargo, es evidente que tanto el mencionado memorial como los demás presentados en la etapa instructiva de la investigación se realizaron sin la representación por abogado inscrito en cumplimiento del derecho de postulación.

Frente a lo cual, el párrafo del artículo 38 del Decreto Ley 2324 de 1984 (en adelante Decreto Ley) establece que *“Los Capitanes de la nave o naves que hayan sufrido siniestro o accidente, así como las partes interesadas o inculpadas, deberán ser representados conforme a los Capítulos IV y V del Título VI, Libro I del Código de Procedimiento Civil”*, norma que actualmente se encuentra regulada por el artículo 73 del Código General del Proceso - CGP, que establece:

*“Artículo 73. Derecho de postulación. **Las personas que hayan de comparecer al proceso deberán hacerlo por conducto de abogado legalmente autorizado**, excepto en los casos en que la ley permita su intervención directa.”* (Cursiva, subraya y negrilla fuera de texto original)

Respecto al derecho de postulación la H. Corte Constitucional en sentencia T-018/17 del 20 de enero de 2017, manifestó:

*“El derecho de postulación es el **“que se tiene para actuar en los procesos, como profesional del derecho, bien sea personalmente en causa propia o como apoderado de otra persona”**. Ahora bien, “no se trata de disminuir la capacidad para comparecer en proceso, sino de reglamentar su ejercicio en defensa de los mismos interesados y de la profesión de abogado que, por su contenido social merece protección”. (Cursiva, subraya y negrilla fuera de texto original)*

En el mismo sentido, la Corte indicó:

*“El artículo 229 de la Constitución reconoce a favor de toda persona el derecho de acceder a la administración de justicia, y establece que **“[l]a ley indicará en qué casos podrá hacerlo sin la representación de abogado”**. Es decir, el Constituyente atribuyó al Legislador la potestad para determinar en qué eventos la persona puede actuar directamente ante la judicatura, y en cuáles debe hacerlo por intermedio de profesional del derecho, en quien recae el derecho de postulación.*

(...)

*Los actos procesales de las partes son diversos. **Unos son propiamente actos de postulación destinados a lograr la satisfacción de la pretensión reclamada (peticiones, afirmaciones, aportaciones de pruebas, alegatos etc.)**, mientras que “otros, sin ser de postulación, generan determinadas situaciones que inciden en el decurso del proceso.” **No cualquier trámite reviste la condición de acto jurídico procesal**, pues solo lo son aquellos que traigan como consecuencia la constitución, conservación,*

*desenvolvimiento, modificación o definición de una relación procesal.”<sup>1</sup>*  
(Cursiva, subraya y negrilla fuera de texto original)

De las normas y jurisprudencia antes expuestas se puede colegir que la capacidad para actuar dentro de la investigación por siniestro marítimo está supeditada a la representación por un abogado en ejercicio; y que el memorial de alegatos es un acto jurídico procesal que se realiza mediante un acto de postulación, por lo que para ser acreditada su validez debió ser presentado por intermedio de un apoderado.

No coincide el Despacho con los reparos del apelante referente a que se configurara “una causal de procedibilidad de tutela contra providencia judicial por exceso ritual manifiesto, porque la Capitanía de Puerto exigiera desproporcionadamente para cada actuación el certificado de existencia y representación legal, teniendo las autoridades administrativas el acceso al registro público como el RUES de donde podían descargar el mencionado certificado y determinar la calidad en la que actuaba el señor CARLOS FORERO”; lo anterior teniendo en cuenta que es posible evidenciar que el Capitán de Puerto de Cartagena no exigió para cada actuación dicho certificado, por el contrario se limitó a indicar que como no fue aportado no era posible verificar que el representante legal de la sociedad IMPALA tuviera a su vez el cargo de apoderado judicial y ni mucho menos se aportó poder para actuar a su favor o de otra persona, que de acuerdo al artículo 38 del Decreto Ley y el artículo 73 del CGP pudiera ejercer la representación judicial de la sociedad.

Adicionalmente, se hace meritorio recordar al abogado que las investigaciones por siniestros marítimos tienen carácter jurisdiccional, por lo que son las partes quienes tienen la obligación de probar los hechos que alegan en el proceso y no el Capitán de Puerto, razón por la que este no estaba obligado a demostrar sobre quien recaía la representación judicial de IMPALA ni mucho menos las facultades concedidas.

En este orden de ideas, concuerda el Despacho con lo resuelto por el Capitán de Puerto de Cartagena en cuanto no se configuró violación al debido proceso por no tener en cuenta el escrito de alegatos, toda vez que no se demostró que el representante legal de IMPALA tuviera facultades para ello.

## **2. La patente de navegación de MN IMPALA PUERTO SALGAR no se encontraba vencida:**

El presente argumento se refiere a la consideración del apelante de una indebida aplicación de las normas jurídicas por parte del Capitán de Puerto, en tanto desconoció que en virtud de la emergencia sanitaria decretada por el Gobierno Nacional, se amplió la vigencia de las patentes de navegación de embarcaciones fluviales por lo que la del remolcador “IMPALA PUERTO SALGAR” se encontraba vigente al momento del siniestro; y que se demuestra un claro desconocimiento de la normatividad aplicable toda vez que de acuerdo al principio *iura novit curia* no era necesario recordar esa circunstancia a la autoridad investigadora.

De lo anterior se debe indicar que si bien la patente de navegación fluvial del remolcador fue aportado como prueba en la etapa instructiva, la vigencia de la misma al momento del

---

<sup>1</sup> Corte Constitucional – Sala Plena. Sentencia SU 041/2022 de 10 de febrero de 2022. Expediente T-8.307.631. M.P. Alejandro Linares Cantillo

siniestro no tiene relevancia en esta investigación. Lo que interesa para el presente caso es que el remolcador "IMPALA PUERTO SALGAR" al momento del siniestro contaba con matrícula marítima No. CP-03-0335 y certificados estatutarios vigentes, y por lo tanto su Capitán es sujeto de investigación por parte de esta Autoridad y obligado a cumplir con la normatividad marítima.

**3. Hubo una circunstancia eximente de la responsabilidad que no fue valorada, no fue tenida en cuenta y no sirvió de factor para decretar pruebas:**

Considera el apelante que es deber de la Autoridad Marítima buscar desde toda óptica jurídica y probatoria los elementos que permitan la sanción y la exoneración de responsabilidad de su representada; que de ninguna manera se puede escurar en que se trata de una actividad peligrosa para no desplegar toda la actividad probatoria; y adicionalmente, que los aspectos relacionados con las condiciones del área no fueron mencionados en el fallo de primera instancia.

Respecto a lo precedente considera este Despacho que a pesar que se otorgaron todas las oportunidades procesales al capitán del remolcador y la sociedad IMPALA en calidad de armador, estos fueron renuentes a comparecer al proceso por lo que prescindieron de la posibilidad de aportar en debida forma las pruebas para demostrar la configuración de un eximente de responsabilidad, y que tal como se indicó en el primer acápite, se limitaron a presentar memoriales sin la debida representación de apoderado por lo que no era posible de ninguna manera atender los argumentos en ellos expuestos.

Además se debe recordar al abogado que esta es una investigación jurisdiccional cuya finalidad es determinar sobre quien recae la responsabilidad civil extracontractual por el ejercicio de la navegación como actividad peligrosa, y debido a que la misma se presume del investigado, eran el capitán del remolcador e IMPALA quienes tenían la carga de demostrar la configuración de los eximentes de responsabilidad y no el Capitán de Puerto de Cartagena.

Respecto a la carga de la prueba el artículo 167 del Código General del Proceso, estipula que "*Incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen (...).*"

Y sobre la presunción de responsabilidad, la H. Corte Suprema de Justicia ha indicado que "*el artículo 2356 del Código Civil contempla la presunción de responsabilidad en contra de quien despliega ciertas actividades peligrosas que por su naturaleza generan peligro, presunción de la cual no escapa quien la ejerce, tratando de demostrar diligencia y cuidado en el desempeño que le incumbe, ya que, como por sabido se tiene, se le exige, con miras a exonerarse, que demuestre una causa extraña que rompa el nexo causal*".<sup>2</sup>

En este orden de ideas, queda claro que en las investigaciones por siniestros marítimos se aplica el régimen objetivo debido al factor de riesgo al que se exponen quienes despliegan actividades peligrosas, es decir que pesa una presunción de responsabilidad por ser quien con su obrar ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual solo le es dable exonerarse por intervención de uno de los siguientes eventos: 1) fuerza mayor o

---

<sup>2</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005. M.P. Pedro Octavio Munar Cadena

caso fortuito, 2) culpa exclusiva de la víctima., 3) hecho de un tercero. Y en definitiva le corresponde al investigado desvirtuar la presunción que sobre él recae, por lo que contrario a lo manifestado por el apelante, no se vislumbra escenario procesal en que se configure causal de nulidad por violación al debido proceso porque el fallador de instancia no haya decretado pruebas con la finalidad de exonerar al capitán del remolcador de responsabilidad, ya que sobre DIMAR no recae obligación alguna de decretar pruebas para premiar su desidia y negligencia, ni mucho menos reemplazarlo en sus deberes.

Por otro lado, bajo ningún argumento es pertinente la manifestación del apelante que existió una vulneración al derecho a la igualdad por no adelantar investigaciones por presuntos encallamientos de otras embarcaciones, primeramente porque dicha situación no fue objeto de discusión en la presente investigación, y en segundo lugar porque debido a su renuencia a comparecer no aportaron las pruebas pertinentes para poner tales circunstancias en conocimiento del Capitán de Puerto y que fuera este quien tomara las acciones pertinentes.

#### **4. Falta de competencia de DIMAR para ejercer la facultad sancionatoria en materia fluvial**

Considera el recurrente que el Capitán de Puerto de Cartagena dictó sentencia sin tener competencias para hacerlo, ya que la actividad que estaba desarrollando el Capitán del remolcador "IMPALA PUERTO SALGAR", era estrictamente fluvial y desarrollada en una vía fluvial y no entiende por qué motivo la autoridad insistió en aplicar medidas sancionatorias por la presunta infracción de normas fluviales cuando únicamente tiene competencia para hacerlo por el ejercicio de actividades marítimas.

De acuerdo al planteamiento precedente emerge precedente indicar nuevamente que al momento del siniestro el remolcador "IMPALA PUERTO SALGAR" contaba con matrícula marítima y se encontraba en zona de jurisdicción de esta Autoridad; además que de la lectura de la sentencia de primera instancia es posible colegir que las sanciones impuestas a quien se desempeñaba como capitán del mismo, fueron con ocasión a las infracciones a la normatividad marítima en las que incurrió, por lo que el presente argumento no tiene vocación de prosperar.

En ese sentido se desvirtúa la manifestación del abogado de una posible nulidad por falta de competencia de esta Autoridad.

#### **5. Falta de graduación de la sanción:**

Considera el recurrente un acto de arbitrariedad y vulnerante del debido proceso que en el fallo de primera instancia se haya impuesto una sanción sin hacer el más mínimo esfuerzo argumentativo por su graduación, aun teniendo criterios para modular la sanción.

Para resolver el argumento resulta importante hacer especial énfasis en el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, como quiera que este preceptúa lo relativo al contenido de los fallos expedidos por la Autoridad Marítima en las investigaciones por siniestros marítimos, indicando que:

*"Los fallos serán motivados, debiendo hacer la declaración de culpabilidad y responsabilidad con respecto a los accidentes investigados, si es que a ello hubiere lugar y, determinará el avalúo de los daños ocurridos con tal motivo. **Así mismo, impondrá las sanciones o multas que fueren del caso si se***



**comprobaren violaciones a las normas o reglamentos que regulan las actividades marítimas.**” (Cursiva, negrilla y subraya fuera del texto original)

Respecto del citado artículo, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado mediante concepto de radicado 1605 de fecha 4 de noviembre de 2004, se pronunció sobre la función jurisdiccional de la Autoridad Marítima para investigación de siniestros marítimos, el contenido de los fallos y las controversias que le atañe dirimir dentro de las mismas, que:

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

(...)

*En concepto de esta Sala, el artículo 48 tiene dos partes claramente diferenciadas: la primera, hace referencia a la función jurisdiccional otorgada a la autoridad marítima, la cual le permite, en su calidad de juez de la causa determinar la responsabilidad de las partes que resulten en conflicto y dar fin a la controversia mediante una sentencia; **y la segunda, que le permite, en ejercicio, ahora sí, de la función administrativa, sancionar al infractor y garantizar la aplicación de la ley.** (...)*” (Cursiva, subrayado y negrilla fuera del texto original)

En definitiva, no hay dubitación alguna en que la función jurisdiccional que ostenta la Dirección General Marítima le otorga a su vez facultad sancionatoria en los fallos de siniestros marítimos con el fin de declarar la responsabilidad administrativa por las infracciones a la normatividad marítima cuando se pueda evidenciar la trasgresión de las mismas.

Ahora bien, analizado el fallo de primera instancia en los acápites “*Frente a la conducta del capitán de la embarcación*” y “*Violación a las normas de marina mercante*” se puede verificar claramente la motivación de cada una de las normas trasgredidas, con lo que se puede desestimar el argumento de la falta de motivación.

Y respecto a la falta de modulación de la sanción, el Capitán de Puerto es claro al indicar que realizó la advertencia de la presunción de confesión en el acta de audiencia de fecha 23 de noviembre de 2020 debido a la renuencia a comparecer al proceso, lo que constituye un indicio grave en contra de los investigados y hace presumir ciertos los hechos objeto de investigación. Además, consta en el expediente informe de inspección de fecha 03 de noviembre de 2020 en que un inspector y un oficial de abanderamiento ponen en conocimiento que la tripulación del remolcador “IMPALA PUERTO SALGAR” solo se limitó a relatar los hechos ocurridos, sin embargo por supuesta instrucción de su armador no cumplieron con la orden impartida por la autoridad de presentar los documentos de la nave y licencias de navegación a pesar de que se les informó que podía ser causal de violación a las normas de marina mercante, lo que a su vez está contemplado como un agravante en el literal d) del numeral 1 del artículo 81 del Decreto Ley.

En consecuencia, este Despacho concuerda con la primera instancia en cuanto no existió ninguna acción por parte del capitán o armador del remolcador que permitiera la aplicación de algún atenuante de la sanción y por el contrario, si de un agravante.

En definitiva, las razones expuestas por el abogado no ofrecen a la presente instancia el sustento suficiente para que se revoque la sentencia, de manera que no se accederá a sus pretensiones y se confirmará integralmente el fallo emitido por el Capitán de Puerto de Cartagena de fecha 24 de septiembre de 2021; sin embargo, se hace necesario aclarar que desde la fecha del fallo de primera instancia a la fecha, se realizó un cambio en la cuenta bancaria para realizar el pago de la multa impuesta, razón por la que se procederá a modificar el párrafo del artículo 3 de la parte resolutive en el sentido indicado.

En mérito de lo expuesto, el suscrito Director General Marítimo, en ejercicio de las facultades jurisdiccionales conferidas por el Decreto Ley 2324 de 1984, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la Ley,

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR** el párrafo del artículo tercero del fallo de fecha 24 de septiembre 2021 proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena, conforme a la parte motiva de la presente providencia, el cual quedará así:

“PARÁGRAFO. La multa impuesta deberá ser cancelada a favor de la Dirección General Marítima identificada con NIT. 830.027.904-1 en la cuenta corriente No. 188-000031-27 de nombre MDN-DIMAR RECAUDO MULTAS del banco Bancolombia.”

**ARTÍCULO 2º.- CONFIRMAR** los artículos restantes del fallo de primera instancia de fecha de fecha 24 de septiembre de 2021, proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena, conforme la parte motiva de la presente providencia.

**ARTÍCULO 3º.- NOTIFICAR** personalmente la presente decisión al abogado ANDRÉS FERNANDO REYES TORRES apoderado del señor WILSON GÓMEZ JIMÉNEZ y la sociedad IMPALA TERMINALS S.A.S. en calidad de Capitán y Armador del remolcador “IMPALA PUERTO SALGAR”, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 62 del Decreto Ley 2324 de 1984 en concordancia con el artículo 8º de la Ley 2213 de 2022.

**ARTÍCULO 4º.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Cartagena, para el cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 5º.-** Contra la presente decisión no procede recurso alguno.

## NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

  
Vicealmirante **JOHN FABIO GIRALDO GALLO**  
Director General Marítimo (E)