

**DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA**

Bogotá, D. C.

**14 FEB. 2014**

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por la señora VIVIAN JURANYS MANDEL CARCAMO, identificada con la cédula de ciudadanía No. 1.123.628.414, representante legal de la sociedad PALLMETOUR S.A.S., en contra de la Resolución No. 082 del 23 de octubre de 2013, mediante la cual se declaró la pérdida de fuerza ejecutoria de la Resolución No. 117 del 27 de junio de 2012 que otorgó autorización especial como empresa de transporte marítimo, dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Santa Marta a la sociedad referenciada, previos los siguientes:

**ANTECEDENTES**

1. El día 27 de junio de 2012, el Capitán de Puerto de Santa Marta expidió acto administrativo a través del cual otorgó autorización especial como empresa de transporte marítimo a la empresa PALLMETOUR S.A.S.
2. Mediante Resolución No. 082 del 23 de octubre de 2013, el Capitán de Puerto de Santa Marta declaró la pérdida de fuerza ejecutoria del acto administrativo del 27 de junio de 2012, debido a que el señor JOAQUÍN ELÍAS PALMA PADILLA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 13.719.330, único accionista de la sociedad PALLMETOUR S.A.S., no cumplió con el requisito de informes por tráfico de estupefacientes contemplado en el artículo 79 del Decreto 019 de 2012, en virtud de lo informado por la Fiscalía Primera Especializada Delegada ante el Gaula de Cartagena, en el cual se comunicó que estaba siendo procesado dentro del proceso 130016001129201005601, por los delitos de concierto para delinquir agravado y tráfico, porte o fabricación de estupefacientes.
3. El 6 de noviembre de 2013, la señora VIVIAN JURANYS MANDEL CARCAMO, identificada con la cédula de ciudadanía No. 1.123.628.414, representante legal de la sociedad PALLMETOUR S.A.S., presentó recurso de reposición y en subsidio el de apelación en contra de la Resolución No. 082 del 23 de octubre de 2013, mediante la cual el Capitán de Puerto de Santa Marta declaró la pérdida de fuerza ejecutoria del acto administrativo del 27 de junio de 2012.
4. Con fundamento en aquello, el 14 de noviembre de 2013, el Capitán de Puerto de Santa Marta resolvió el recurso de reposición, confirmando la resolución impugnada y concediendo el recurso de apelación ante la Dirección General Marítima.

**FUNDAMENTOS DEL APELANTE**

Frente a los argumentos presentados en el recurso de apelación por la señora VIVIAN JURANYS MANDEL CARCAMO, identificada con la cédula de ciudadanía No. 1.123.628.414, representante legal de la sociedad PALLMETOUR S.A.S., en contra de la Resolución No. 082 del 23 de octubre de 2013, mediante la cual se declaró la pérdida de fuerza ejecutoria de la Resolución No. 117 CP04-AMERC del 27 de junio de 2012, se puede extraer lo siguiente:

1. Que la resolución atacada se contrapone al principio de confianza jurídica (sic), toda vez que sobreviene que la administración ha hecho un análisis del cumplimiento de los requisitos

*[Handwritten signature]*

CONTINUACIÓN DEL ACTO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO POR LA REPRESENTANTE LEGAL DE LA EMPRESA PALLMETOUR S.A.S., EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN NO. 082 DEL 23 DE OCTUBRE DE 2013, EXPEDIDA POR EL CAPITÁN DE PUERTO DE SANTA MARTA.

para poder otorgar el correspondiente permiso, dando por sentado con *presunción de legalidad* que se satisfizo (sic) las exigencias legales en la actividad que le asiste al Estado. Asimismo, resulta ilegal que al momento de elevar solicitud de permiso ya existía tal actuación judicial en la cual debió ser la administración también quien en su momento debió argüir las circunstancias sobre su conveniencia en el otorgamiento del precitado permiso.

## CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

### JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

Procede el Despacho de acuerdo con el numeral 2, artículo 2 del Decreto 5057 de 2009, a resolver el recurso de apelación interpuesto dentro del término legal por la señora VIVIAN JURANYS MANDEL CARCAMO, identificada con la cédula de ciudadanía No. 1.123.628.414, representante legal de la sociedad PALLMETOUR S.A.S., en contra de la Resolución No. 082 del 23 de octubre de 2013, mediante la cual se declaró la pérdida de fuerza ejecutoria de la Resolución No. 117 CP04-AMERC del 27 de junio de 2012 que otorgó autorización especial como empresa de transporte marítimo, dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Santa Marta.

En virtud de lo consagrado en el numeral 13, del artículo 5 del Decreto Ley 2324 de 1984, la Dirección General Marítima dirige y controla las actividades del transporte marítimo en el territorio nacional.

A su vez, el artículo 17 del Decreto No. 804 de 2001 "*Por el cual se reglamenta el servicio de transporte marítimo*", establece que cuando se trate de naves menores, el transporte marítimo dentro de la jurisdicción de una misma Capitanía de Puerto, se tramitará y autorizará ante y por la capitanía de puerto respectiva.

Dando cumplimiento a lo anterior, la Resolución No 0335 del 31 de agosto de 2001, estableció los requisitos que deben cumplir las empresas para obtener autorización para prestar *servicio público* de transporte marítimo.

Corolario a ello, el artículo 79 del Decreto 19 de 2012 "*Por el cual se dictan normas para suprimir o reformar regulaciones, procedimientos y trámites innecesarios existentes en la Administración Pública*", consagró a cargo de la Dirección General Marítima, entre otras cosas, la verificación de carencia de informes por tráfico de estupefacientes relacionada con comportamientos referidos a delitos de tráfico de estupefacientes y conexos, lavado de activos, testaferrato y enriquecimiento ilícito, así como frente a procesos de extinción del derecho de dominio; la que podrá realizarse *unilateralmente en cualquier tiempo*, en lo de su competencia, con fundamento en informes provenientes de autoridades y organismos competentes (art. 80 *ibídem*).

Teniendo en cuenta los hechos anteriormente descritos y los argumentos propuestos en el recurso de apelación, este Despacho entra a resolver:

1. En consideración al planteamiento único esbozado por la recurrente, se tiene que en reiteradas jurisprudencias de la Corte Constitucional se ha definido y aplicado el principio de *confianza legítima*, para lo cual se traen a colación algunas apuntes de la Sentencia C-131 de 2004, citada en la Sentencia T-210 de 2010, así:

*"(...) un corolario de la buena fe [que] consiste en que el Estado no puede súbitamente alterar unas reglas de juego que regulaban sus relaciones con los particulares, sin que se les otorgue a estos últimos un periodo de transición para que ajusten su comportamiento a una nueva situación jurídica. No se trata, por tanto, de lesionar o vulnerar derechos adquiridos... De igual manera, como cualquier otro principio, la confianza legítima debe ser ponderada, en el caso concreto, con los otros, en especial, con la salvaguarda del interés general y el principio democrático (...)"*. (Subrayado por fuera de texto).

Al respecto, no se puede afirmar que la Autoridad Marítima en cumplimiento de sus funciones legales haya quebrantado el citado principio, todo lo contrario, teniendo en cuenta la premisa constitucional ha garantizado el interés general.

En este sentido, la normatividad vigente ha conferido a la Dirección General Marítima-DIMAR la facultad de realizar en *cualquier momento*, y de *forma unilateral* la verificación de carencia de informes por tráfico de estupefacientes. Dicha situación concluye que una vez el particular se vea incurso en cualquiera de dichas connotaciones, perderá el goce momentáneo otorgado, el que no generó *derecho adquirido* alguno.

Con relación al concepto de *derecho adquirido* en materia de permisos y autorizaciones, la Corte en sentencia C-1078/02, sobre este particular, refiriéndose de manera específica a las autorizaciones para la prestación del servicio público de transporte, expresó:

*"(...) No puede considerarse que el otorgamiento de licencias de funcionamiento para operar el servicio público de transporte genere derechos adquiridos a favor de los operadores de dicho servicio, entendiéndose como tales -lo ha dicho la Corte- aquellos que "se entienden incorporados válida y definitivamente o pertenecen al patrimonio de una persona". Se trata simplemente de derechos temporales de operación, sujetos a las nuevas condiciones y modificaciones que se deriven de la regulación legal y reglamentaria, que busca, en todo caso, coordinarlos con los derechos e intereses de la comunidad; ello, como ya se ha explicado, encuentra respaldo constitucional en los principios fundantes y fines esenciales del Estado, como lo son la prevalencia del interés general y el bienestar y mejoramiento de la calidad de vida de la población (...)"*. (Subrayado por fuera de texto).

*"(...)"*

*las modificaciones que es posible imponer a las condiciones de la autorización, o incluso la revocatoria de la misma cuando se presenten cambios en las circunstancias, no pretenden desconocer el derecho que tiene el particular para operar el servicio público, sino que "... dado que se trata de una actividad en la que resulta comprometido el interés general, el derecho otorgado es precario y temporal y, por tanto, puede resultar afectado en cuanto a su ejecución, o bien por determinaciones de la Administración dirigidas a la optimización del servicio, o bien por normas posteriores de carácter legal o reglamentario, también dictadas por motivos de utilidad pública o de interés general (...)"*. (Subrayado por fuera de texto).

1/2001

CONTINUACIÓN DEL ACTO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO POR LA REPRESENTANTE LEGAL DE LA EMPRESA PALLMETOUR S.A.S., EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN NO. 082 DEL 23 DE OCTUBRE DE 2013, EXPEDIDA POR EL CAPITÁN DE PUERTO DE SANTA MARTA.

Por las consideraciones anotadas, se tiene que con la Resolución atacada que declaró la pérdida de fuerza ejecutoria de la autorización como empresa de transporte marítimo otorgada a la sociedad PALLMETOUR S.A.S., no se vulneró derecho alguno.

Dentro de esta misma corriente, la recurrente manifiesta que para el momento en que la empresa PALLMETOUR S.A.S., elevó la solicitud, ya existía tal actuación penal, por lo tanto quien erró en su actuación fue la Autoridad Marítima.

Ahora bien, la anterior afirmación comprueba que quien obró en contra del principio de *buena fe*, fue precisamente la empresa solicitante, situación evidente en el escrito del recurso interpuesto, el cual comprueba que aún a sabiendas de que el único accionista estaba incurso en el referenciado proceso penal, se sometió al procedimiento sin advertir tal circunstancia.

Por último, se debe aclarar que la declaratoria de pérdida ejecutoria de un acto administrativo, conforme a lo establecido en el artículo 91 de la Ley 1437 de 2011, no ataca la *validez o presunción de legalidad del acto*<sup>1</sup>, sino su ejecutoriedad, es decir, habiendo desaparecido los fundamentos de hecho y de derecho que lo soportaban, su eficacia se ve deteriorada.

Por las anteriores razones, este Despacho procederá a confirmar en su integridad la Resolución No. 082 del 23 de octubre de 2013, mediante la cual se declaró la pérdida de fuerza ejecutoria de la Resolución No. 117 CP04-AMERC del 27 de junio de 2012 que otorgó autorización especial como empresa de transporte marítimo, dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Santa Marta a la sociedad PALLMETOUR S.A.S.

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

#### RESUELVE

**ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR** en su integridad la Resolución No. 082 del 23 de octubre de 2013, mediante la cual se declaró la pérdida de fuerza ejecutoria de la Resolución No. 117 CP04-AMERC del 27 de junio de 2012 que otorgó autorización especial como empresa de transporte marítimo, dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Santa Marta a la sociedad PALLMETOUR S.A.S., proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta., con fundamento en la parte motiva de esta actuación.

**ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, el contenido de la presente decisión a la señora VIVIAN JURANYS MANDEL CARCAMO, identificada con la cédula de ciudadanía No. 1.123.628.414, representante legal de la sociedad PALLMETOUR S.A.S ; y demás interesados, dentro de los (5) días hábiles siguientes al envío de la citación o, subsidiariamente, por medio de aviso que se remitirá a la dirección, al número de fax o al correo electrónico que figuren en el expediente o puedan obtenerse del registro mercantil, acompañado de copia íntegra del acto administrativo, de

<sup>1</sup> La validez y la presunción de legalidad de un acto administrativo sólo pueden ser estudiadas por la Jurisdicción Contenciosa Administrativa bajo la acción de nulidad. Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, Consejera Ponente: Olga Inés Navarrete Barrero (2001).

169

CONTINUACIÓN DEL ACTO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO POR LA REPRESENTANTE LEGAL DE LA EMPRESA PALLMETOUR S.A.S., EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN NO. 082 DEL 23 DE OCTUBRE DE 2013, EXPEDIDA POR EL CAPITÁN DE PUERTO DE SANTA MARTA.

conformidad con el artículo 69 de la Ley 1437 de 2011" *Por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo*".

**ARTÍCULO 3°.- DEVOLVER** la presente actuación a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 4°.-** Ejecutoriado el presente acto, envíese copia del mismo con la respectiva constancia, a la Subdirección de Marina Mercante y al Grupo Legal Marítimo de esta Dirección, para lo de su competencia.

Notifíquese y cúmplase,

14 FEB. 2014



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ  
Director General Marítimo

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por OMAR DE JESÚS AVENDAÑO CANTILLO, en calidad de apoderado judicial del señor CISER MATOS Representante Legal de ETUSMAR E.U. y del señor HECTOR PATRICIO MARTÍNEZ PERDOMO en calidad de Motorista de la nave MARDISNEY, en contra de la Resolución No. 066 CP4-ASJUR del doce (12) de mayo de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta (E), dentro de la actuación administrativa adelantada por violación a las normas de la Marina Mercante, previo lo siguiente:

#### ANTECEDENTES

1. Mediante reporte de infracciones N°.1648 del 13 de febrero del 2011 signado por el S1 NILSON YAN RUEDA funcionario de la Capitanía de Puerto de Santa Marta elevado al señor HECTOR PATRICIO MARTINEZ PERDOMO en calidad de Motorista de la lancha "MARDISNEY" impuso el Código de Infracciones N°.036 denominado "Navegar sin zarpe cuando éste se requiera" cuyo factor de conversión es de 2.00 salarios mínimos mensuales legales vigentes, correspondiente a Un Millón Setenta y Un Mil Doscientos Pesos M/C. (\$1.071.200).
2. El día veinticinco (25) del mes de febrero de 2011, el Capitán de Puerto de Santa Marta escuchó en diligencia de versión libre y espontánea a CISER DARÍO MATOS VÁSQUEZ en calidad de Representante Legal de la empresa ETUSMAR E.U. y HÉCTOR PATRICIO MARTÍNEZ PERDOMO en calidad de Motorista; a fin de presentar personalmente los descargos correspondientes a la presunta infracción y el esclarecimiento de los hechos.
3. El día doce (12) de mayo de 2011, el Capitán de Puerto de Santa Marta (E) profirió acto administrativo sancionatorio mediante el cual confirmó el código de infracción N°.36 "Navegar sin zarpe cuando éste se requiera", impuesto mediante reporte de infracción N°.1684 del 13 de febrero de 2011, al señor HÉCTOR PATRICIO MARTÍNEZ PERDOMO como Motorista de la nave denominada "MARDISNEY" acorde a lo establecido en la Resolución N°.0347 de 2007, cuyo factor de conversión es de dos (2.00) salarios mínimos mensuales legales vigentes para el año 2011, liquidación correspondiente a un millón setenta y un mil doscientos pesos M/C (\$1.071.200).
4. Dentro del término legal el doctor OMAR DE JESÚS AVENDAÑO CANTILLO en calidad de apoderado judicial de la empresa ETUSMAR E.U. y del señor HÉCTOR PATRICIO MARTÍNEZ PERDOMO presentó recurso de reposición y en subsidio de apelación en contra del acto administrativo sancionatorio. Así mismo, se destaca que en lo pertinente al señor HÉCTOR PATRICIO MARTÍNEZ PERDOMO dicho recurso fue presentado extemporáneo incumpliendo los requisitos de Ley, tal como lo expresó en sus consideraciones la primera instancia.

#### ACTUACIÓN EN PRIMERA INSTANCIA

#### JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

De conformidad con lo dispuesto en el numeral 27, artículo 5 y artículo 76 del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el numeral 8, artículo 3, del Decreto 5057 de 2009, el Capitán de Puerto de Santa Marta (E) era competente para adelantar la presente investigación administrativa por presunta violación a las normas de la Marina Mercante en su jurisdicción, de conformidad con los límites establecidos en la Resolución No. 825 de 1994.

CONTINUACIÓN DEL ACTO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO POR EL DOCTOR OMAR DE JESÚS AVENDAÑO CANTILLO APODERADO JUDICIAL DE LA EMPRESA ETUSMAR E.U. Y DEL SEÑOR HÉCTOR PATRICIO MARTÍNEZ PERDOMO, DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA POR VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE, INICIADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE SANTA MARTA.

## PRUEBAS

El Capitán de Puerto de Santa Marta (E), en desarrollo de la presente actuación administrativa, practicó y allegó las pruebas documentales y testimoniales que se encuentran descritas en el referido acto administrativo.

## DECISIÓN

El día doce (12) de mayo de 2011, el Capitán de Puerto de Santa Marta (E) profirió acto administrativo sancionatorio mediante el cual confirmó el código de infracción N°.36 "Navegar sin zarpe cuando éste se requiera", impuesto mediante reporte de infracción N°.1684 del 13 de febrero de 2011, al señor HÉCTOR PATRICIO MARTÍNEZ PERDOMO como Motorista de la nave denominada "MARDISNEY" acorde a lo establecido en la Resolución N°.0347 de 2007, cuyo factor de conversión es de dos (2.00) salarios mínimos mensuales legales vigentes para el año 2011, liquidación correspondiente a un millón setenta y un mil doscientos pesos M/C (\$1.071.200).

## FUNDAMENTOS DEL APELANTE

Frente a los argumentos presentados en el recurso de apelación por el doctor AVENDAÑO CANTILLO, apoderado judicial de la empresa ETUSMAR E.U planteó lo siguiente, entre otros: Véase folios 51-52.

1. La multa impuesta por la Dirección General Marítima y Portuaria (sic) está mal configurada, ya que fue sustentada en la Resolución No. 128 del 2001, en la Resolución No. 052 de 1999, en la Resolución No. 0387 de 2000 y el artículo 76 del Decreto 2324 de 1984 y específicamente conforme a lo dispuesto en la Resolución 014 de febrero 10 de 2003 por medio de la cual se reglamenta la expedición de zarpes para naves menores y que consagra en su artículo 12 que: "El inspector de naves estará todo el tiempo de servicio en el muelle turístico, debidamente uniformado portando un chaleco que lo identifique como representante de la Autoridad Marítima, con casco blanco (...)".
2. Alega el apelante sin más explicación que la Dirección Marítima y Portuaria (sic) vulneró el derecho al debido proceso.

## CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

### JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

Procede el Despacho de acuerdo con el numeral 2, artículo 2 del Decreto 5057 de 2009, a resolver el recurso de apelación interpuesto dentro del término legal por el doctor AVENDAÑO CANTILLO, apoderado judicial de la empresa ETUSMAR E.U y del señor HÉCTOR PATRICIO MARTÍNEZ PERDOMO, en contra del acto sancionatorio del doce (12) de mayo de 2011, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta (E).

CONTINUACIÓN DEL ACTO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO POR EL DOCTOR OMAR DE JESÚS AVENDAÑO CANTILLO APODERADO JUDICIAL DE LA EMPRESA ETUSMAR E.U. Y DEL SEÑOR HÉCTOR PATRICIO MARTÍNEZ PERDOMO, DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA POR VIOLACION A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE, INICIADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE SANTA MARTA.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 5, numeral 5 del Decreto Ley 2324 de 1984, es función de la Dirección General Marítima, controlar las actividades relacionadas con la seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar.

Adicionalmente, le compete, previa investigación, determinar y aplicar cuando hubiere lugar, las sanciones disciplinarias o multas por infracciones o violaciones a normas relativas a las actividades marítimas y de marina mercante.

### CASO CONCRETO

Mediante reporte de infracciones N°.1648 del 13 de febrero del 2011 signado por el S1 NILSON YAN RUEDA funcionario de la Capitanía de Puerto de Santa Marta elevado al señor HECTOR PATRICIO MARTINEZ PERDOMO en calidad de Motorista de la lancha "MARDISNEY" impuso el Código de Infracciones N°.036 denominado "Navegar sin zarpe cuando éste se requiera" cuyo factor de conversión es de 2.00 salarios mínimos mensuales legales vigentes, correspondiente a Un Millón Setenta y Un Mil Doscientos Pesos M/C. (Folio 1-6).

Una vez conocidas las presuntas infracciones a las normas de la Marina Mercante reportadas en la embarcación denominada "MARDISNEY", el Capitán de Puerto de Santa Marta dispuso escuchar el 25 de febrero del 2011 en diligencia de Versión Libre a los señores CISER DARÍO MATOS VÁSQUEZ en calidad de Gerente de la empresa ETUSMAR E.U. y HÉCTOR PATRICIO MARTÍNEZ PERDOMO desempeñándose como Motorista de la embarcación antes mencionada a fin de esclarecer los hechos que originaron esta investigación.

Debidamente practicadas las pruebas dentro de la investigación referenciada, el Capitán de Puerto de Santa Marta (E) profirió acto administrativo sancionatorio del 12 de mayo de 2011 a través del cual confirmó el código de infracción No. 036 "Navegar sin zarpe, cuando éste se requiera", impuesto mediante reporte de infracciones No.1684 de fecha 13 de febrero de 2011 al señor HÉCTOR PATRICIO MARTÍNEZ PERDOMO en calidad de motorista de la nave "MARDISNEY", cuyo factor de conversión es de dos (2.00) S.M.L.M.V. para el año 2011, liquidación correspondiente a Un Millón Setenta y Un Mil Doscientos Pesos M/C (\$1.071.200), los cuales deberán ser pagados de forma solidaria con la empresa de servicio público de transporte marítimo de pasajeros ETUSMAR E.U. por conducto de su representante legal de la citada nave.

Teniendo en cuenta los hechos anteriormente descritos y los argumentos propuestos en el recurso de apelación, este Despacho entra a resolver:

Sea pertinente precisar que con respecto a la normatividad invocada para sustentar el recurso impetrado por el doctor AVENDAÑO CANTILLO esto es, Resolución 128 del 2001, en la Resolución No.052 de 1999, en la Resolución No.0387 de 2000 y el artículo 76 del Decreto 2324 de 1984; se estableció que las mismas no resultan claras y precisas, resultando erradas para defender la postura de inconformidad al fallo proferido en la primera instancia y que además han sido de una manera juiciosa y discriminadas por el Capitán de Puerto de Santa Marta en el fallo antes mencionado.

CONTINUACIÓN DEL ACTO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO POR EL DOCTOR OMAR DE JESÚS AVENDAÑO CANTILLO APODERADO JUDICIAL DE LA EMPRESA ETUSMAR E.U. Y DEL SEÑOR HÉCTOR PATRICIO MARTÍNEZ PERDOMO, DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA POR VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE, INICIADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE SANTA MARTA.

Sin embargo resulta pertinente recalcar que, en cuanto a la Resolución 128 de 2001, ésta quedó derogada con la entrada en vigencia de la Resolución 0347 de 2007 por la cual se fijan las infracciones o violaciones a normas de Marina Mercante en jurisdicción de las Capitanías de Puerto Marítimas y Fluviales; y que es la norma por la cual ha sido sancionado su poderdante.

En cuanto a la Resolución No.0387 del año 2000, haciendo referencia al régimen de sanciones aplicables a personas naturales y jurídicas por infracción a unas normas de marina mercante y se modifica el literal K del artículo 2º de la Resolución 520/99, “ (...) considerando que es necesario controlar las cantidades de combustible, especialmente gasolina y diésel , transportado por la naves que operan en aguas marítimas jurisdiccionales colombianas (...)”; se observó que esta normatividad no ha sido utilizada para respaldar la resolución impugnada ( no existiendo, relación entre los hechos y objeto de esta investigación, y sancionados por el Despacho y las conductas reguladas por la norma en cita).

No es de recibo por parte de esta Autoridad Marítima cuando el recurrente alega el uso del artículo 76 relativo a la competencia, ya que es claro que le “Corresponde a la Autoridad Marítima, como responsable de la supervisión, control y reglamentación de las actividades marítimas en la República de Colombia, previa investigación, determinar y aplicar cuando hubiere lugar, las sanciones disciplinarias o multas por infracciones o violaciones a normas relativas a las actividades marítimas de la Marina Mercante”.

Alega también la presunta violación al principio de legalidad al sancionar sin existir una reglamentación debida, mencionando que dentro de los hechos ocurridos en la playa de Taganga “no había presencia de un inspector de naves de la Capitanía de Puerto, debidamente uniformado y que permanezca durante el tiempo de operaciones en el muelle” establecido en el artículo 12 de la Resolución No.14 del año 2003, ésta guarda relación con el tema de zarpes de naves dedicadas al transporte de pasajeros que operen dentro de una misma jurisdicción , sin embargo, lo cual no tiene congruencia con lo que el recurrente pretende al citarla como reglamentación aplicada.

Se aprecia que en cuanto a la presunta violación al debido proceso, este despacho observó dentro del plenario que la misma no tiene asidero, por cuanto las partes fueron debidamente escuchadas en diligencias de versión libre y espontánea ejerciendo su derecho de defensa y contradicción , fueron notificados de manera correcta publicitando de esta manera los actos procesales en la investigación que se corrobora con el recurso que hoy nos ocupa, utilizando las herramientas que la misma Ley les da a los sujetos procesales cuanto éstos consideren que las decisiones van en contravía de sus intereses.

Así pues, a grandes rasgos se comprueba que la investigación administrativa desarrollada por la Capitanía de Puerto de la ciudad de Santa Marta, se sujetó a cada una de las etapas estipuladas en su norma especial (Decreto Ley 2324 de 1984) y remisoriamente a las del Código Contencioso Administrativo.

Finalmente, se le resalta a la Capitanía de Puerto de Santa Marta que el reporte de infracciones no es el acto administrativo que sanciona, sino es el que da la génesis o pone en conocimiento a la autoridad marítima de las presuntas infracciones por la violación de normas de Marina Mercante, y que como consecuencia de ello, es el acto administrativo sancionatorio el que debe declarar la responsabilidad o no de las mismas.

CONTINUACIÓN DEL ACTO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO POR EL DOCTOR OMAR DE JESÚS AVENDAÑO CANTILLO APODERADO JUDICIAL DE LA EMPRESA ETUSMAR E.U. Y DEL SEÑOR HÉCTOR PATRICIO MARTÍNEZ PERDOMO, DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA POR VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE, INICIADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE SANTA MARTA.

Teniendo en cuenta que la Capitanía de Puerto de San Marta no declaró la responsabilidad administrativa por la violación a las normas de Marina Mercante en que incurriera el capitán de la motonave "MARDISNEY" de bandera colombiana, se procederá a modificar el artículo 1 de la Resolución No. 066 CP4-ASJUR, del 12 de mayo de 2011, proferida por el señor Capitán de Puerto de Santa Marta.

Por las razones anteriormente expuestas, este Despacho no encuentra argumentos suficientes para revocar la decisión adoptada por el Capitán de Puerto de Santa Marta.

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

### RESUELVE

**ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR** el artículo PRIMERO de la Resolución No. 066 CP4-ASJUR del doce (12) de mayo de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte motiva de esta actuación, el cual quedará así:

"**DECLARAR** responsable al señor HÉCTOR PATRICIO MARTÍNEZ PERDOMO, identificado con la cédula de ciudadanía N°.12.558.798 en calidad de Motorista de la nave MARDISNEY con matrícula N°.CP4-0996, por violación a las normas de Marina Mercante, conforme a lo expuesto en la parte considerativa de esta resolución.

**ARTÍCULO 2º.- CONFIRMAR** los artículos restantes de la resolución No. 066 CP4-ASJUR del doce (12) de mayo de 2011 proferida por la Capitanía de Puerto de Santa Marta dentro de la actuación administrativa adelantada por la violación a las normas de la Marina Mercante, conforme a la parte considerativa de este proveído.

**ARTÍCULO 3º.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, el contenido de la presente decisión a los señores HÉCTOR PATRICIO MARTÍNEZ PERDOMO, identificado con la cédula de ciudadanía N°.12.558.798 en calidad de Motorista de la nave MARDISNEY con matrícula N°.CP4-0996 y al representante legal de la empresa ETUSMAR E.U Nit:0900040204-1, dentro de los (5) días hábiles siguientes al envío de la citación o, subsidiariamente, por edicto que se fijará por término de diez (10) días hábiles, de conformidad con lo establecido en los artículos 44 y 45 del Código Contencioso Administrativo.

**ARTÍCULO 4º.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 5º.- Ejecutoriado** el presente acto, envíese copia del mismo con la respectiva constancia, a la Subdirección de Marina Mercante y al Grupo Legal Marítimo de esta Dirección, para lo de su competencia.

CONTINUACIÓN DEL ACTO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO POR EL DOCTOR OMAR DE JESÚS AVENDAÑO CANTILLO APODERADO JUDICIAL DE LA EMPRESA ETUSMAR E.U. Y DEL SEÑOR HÉCTOR PATRICIO MARTÍNEZ PERDOMO, DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA POR VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE, INICIADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE SANTA MARTA.

**ARTÍCULO 6º-** Con la presente decisión queda agotada la vía gubernativa y en caso de inconformidad con la misma, se puede acudir a la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo, a fin de ejercer las acciones correspondientes.

Notifíquese y cúmplase,



**4 MAR. 2014**

Contralmirante **ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ**  
Director General Marítimo

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el doctor LUIS ALFREDO GIRALDO GONZALEZ, apoderado del señor CARLOS EDUARDO POLANÍA MALAGÓN obrando en calidad de Perito Naval, en contra de la Resolución del veinte (20) de septiembre de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, dentro de la actuación administrativa adelantada por violación a las normas de la Marina Mercante, previos los siguientes:

#### ANTECEDENTES

1. Mediante auto calendarado del 17 de marzo de 2011 se ordenó dar inicio a la investigación administrativa por presunta violación a normas de Marina Mercante específicamente el Reglamento 0004 del 7 de diciembre de 1994 que trata sobre las Especialidades, Categorías y Competencias de los Peritos Marítimos, artículo 25, numeral 1: "Negligencia en el desempeño de sus funciones", en contra del señor Capitán de Navío CARLOS EDUARDO POLANÍA MALAGÓN en calidad de Perito Naval, a través del cual decretó las pruebas conducentes y pertinentes para el esclarecimiento de los hechos.
2. Que mediante oficio del 4 de marzo del 2011, el señor Capitán de Navío POLANÍA MALAGÓN dio respuesta al oficio 15201100393 del 1 de febrero del mismo año, signado por el Capitán de Puerto de Cartagena en el que manifestó que el hecho de no permitirle la oportunidad de ser escuchado en descargos y haberse realizado la advertencia que se le hizo en el citado oficio, lo consideró como un llamado de atención. Véase folio 4-6.
3. El día veintiocho (28) de abril de 2011, el Capitán de Puerto de Cartagena escuchó en diligencia de versión libre y espontánea al señor Perito Naval Capitán de Navío POLANÍA MALAGÓN a fin de presentar personalmente los descargos correspondientes a la presunta infracción y el esclarecimiento de los hechos.
4. El veinte (20) de septiembre de 2011, el Capitán de Puerto de Cartagena profirió acto administrativo sancionatorio mediante el cual declaró responsable de la violación a las normas de Marina Mercante al señor CARLOS EDUARDO POLANÍA MALAGÓN, imponiéndole la sanción consistente en un Llamado de Atención.
5. El día veinticuatro (24) de octubre del 2011, el doctor LUIS ALFREDO GIRALDO GONZÁLEZ, apoderado del señor Perito Naval POLANÍA MALAGÓN presentó ante la Dirección General Marítima recurso de apelación en contra del acto administrativo sancionatorio.

#### ACTUACIÓN EN PRIMERA INSTANCIA

#### JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

De conformidad con lo dispuesto en el numeral 27, artículo 5 y artículo 76 del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el numeral 8, artículo 3, del Decreto 5057 de 2009, el Capitán de Puerto de Cartagena era competente para adelantar la presente investigación administrativa por presunta violación a las normas de la Marina Mercante en su jurisdicción, de conformidad con los límites establecidos en la Resolución No. 825 de 1994.

CONTINUACIÓN DEL ACTO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO POR EL DOCTOR LUIS ALFREDO GIRALDO GONZALEZ APODERADO DE L SEÑOR CARLOS EDUARDO POLANÍA MALAGÓN, PERITO NAVAL DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA POR VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE, INICIADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE CARTAGENA.

## **PRUEBAS**

El Capitán de Puerto de la ciudad de Cartagena, en desarrollo de la presente actuación administrativa, practicó y allegó las pruebas documentales y testimoniales que se encuentran descritas en el referido acto administrativo.

## **DECISIÓN**

El día veinte (20) de septiembre de 2011, el Capitán de Puerto de Cartagena profirió acto administrativo sancionatorio mediante el cual declaró la responsabilidad del señor Capitán de Navío POLANÍA MALAGÓN, Perito Naval Marítimo en Contaminación Marina y Fluvial Categoría B, por violación a las normas de la Marina Mercante, imponiéndole sanción consistente en Llamado de Atención.

## **FUNDAMENTOS DEL APELANTE**

Frente a los argumentos presentados en el recurso de apelación por el doctor GIRALDO GONZALEZ, apoderado del señor Capitán de Navío POLANÍA MALAGÓN, se puede extraer lo más relevante. Véase folios 34-37, así:

1. Consideró que la resolución que se apeló vulneró abiertamente el debido proceso ya que no se demostró que el señor CARLOS EDUARDO POLANÍA MALAGÓN actuó de manera dolosa e injustificada cuando dejó de asistir a la maniobra de cargue de Diesel marino para el día 24 de enero del 2011.
2. Que las pruebas allegadas al proceso fueron inconducentes y no permitieron demostrar la existencia del hecho ni la responsabilidad del investigado, concluyendo que los testimonios por no ser testigos presenciales de los hechos, jamás debieron ser escuchados y menos valorar su testimonio como prueba para tomar una decisión que afectara derecho alguno del investigado
3. El investigado manifestó no ser responsable de los cargos que se le imputaron y explicó las razones por las cuales llegó tarde a su lugar de trabajo y al no existir una sola prueba que desvirtuara su dicho, debió primar la Presunción de Inocencia que ampara a los residentes en el territorio colombiano.
4. Concluyó, que no existieron medios probatorios que permitieran demostrar que el señor CARLOS EDUARDO POLANÍA MALAGÓN dejó de asistir el día 24 de enero del 2011 a su lugar de trabajo de manera malintencionada ni injustificada por lo solicitó que se declare no probada la responsabilidad del señor POLANÍA MALAGÓN y en consecuencia precluir y archivar la presente investigación.

## **CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO**

## **JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA**

Procede el Despacho de acuerdo con el numeral 2, artículo 2 del Decreto 5057 de 2009, a resolver el recurso de apelación interpuesto dentro del término legal por el doctor LUIS ALFREDO GIRALDO GONZÁLEZ, apoderado del señor Capitán de Navío POLANÍA MALAGÓN, en contra del acto

CONTINUACIÓN DEL ACTO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO POR EL DOCTOR LUIS ALFREDO GIRALDO GONZALEZ APODERADO DE L SEÑOR CARLOS EDUARDO POLANÍA MALAGÓN, PERITO NAVAL DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA POR VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE, INICIADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE CARTAGENA.

sancionatorio del veinte (20) de septiembre de 2011, proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 5, numeral 5 del Decreto Ley 2324 de 1984, es función de la Dirección General Marítima, controlar las actividades relacionadas con la seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar.

Adicionalmente, le compete, previa investigación, determinar y aplicar cuando hubiere lugar, las sanciones por infracciones o violaciones a normas relativas a las actividades marítimas y de marina mercante.

### CASO CONCRETO

Mediante oficio DISMET-5206056-096-11, del 25 de enero del 2011 suscrito por el Coordinador de Gestión Administrativa de la empresa DISMET, JORGE LUIS CASTRO MORA, dirigido al señor Capitán de Puerto de la ciudad de Cartagena; se solicitó el apoyo y colaboración en el sentido de la puntualidad de los peritos en contaminación en los cagues de diésel marino en las maniobras que se realizan en el muelle CHEVRON PETROLEUM COMPANY para ECOPETROL S.A, por cuanto el día 24 de enero de 2011 se presentó una falta de puntualidad por parte del Capitán de Navío CARLOS EDUARDO POLANÍA MALAGÓN Perito Naval, teniendo en cuenta que estaba programada una maniobra a realizarse a las 14:00 horas y él se presentó a las 16:00 horas.

En la diligencia de Versión Libre y Espontánea del 28 de abril del 2011, el Capitán de Navío POLANÍA MALAGÓN manifestó que: "(...) en el caso particular del día 24 de enero del 2011 el funcionario de DISMET acordó conmigo el inicio de la maniobra a la hora aproximada 14:00 R, para lo cual tomé las medidas pertinentes para desplazarme de mi lugar de residencia en el kilómetro 12 de la vía al mar hasta la zona industrial de mamonal en las instalaciones de CHEVRON, quiero poner de presente la fecha 24 de enero del 2011 en la cual la ciudad de Cartagena se encontraba en plena temporada turística y como es un hecho notorio la ciudad no cuenta con una infraestructura de vías que permita la circulación normal y expedita del tráfico de la ciudad, la cual se ve avocada a interminables trancones de tráfico convirtiéndose en un hecho inevitable e insalvable cuando alguien se ve atrapado en uno de ellos, situación que le informé telefónicamente al funcionario de DISMET ya que era humanamente imposible moverme más rápido. Quiero manifestar a este despacho que mi actuar del día 24 de enero del 2011 en mi retardo para presentarme a la maniobra programada en el muelle CHEVRON no fue premeditado ni con intención de perjudicar a nadie, que no actué de mala fe ni con dolo, que el funcionario de DISMET estaba enterado que yo tenía problemas insalvables e inevitables humanamente me impedían llegara la hora que él y yo habíamos acordado (...)" Véase folio 13 -15.

Bajo ese entendido entra el despacho a adoptar la decisión correspondiente en la investigación adelantada contra el señor Capitán de Navío POLANÍA MALAGÓN con ocasión del informe presentado como ya se ha dicho, por el señor JORGE LUIS DE CASTRO MORA Coordinador de Gestión Administrativa de la empresa DISMET teniendo en cuenta la falta de puntualidad en la maniobra programada para el día 24 de enero del 2011 a las 14:00 horas y la misma se realizó a las 16:00 horas por parte del hoy investigado.

Analizado el acervo probatorio, se encuentra probado que el aquí investigado en efecto recibió la designación como perito por parte de la Capitanía de Puerto de Cartagena a fin de realizar las maniobras que ejecutaría la empresa ECOPETROL en el muelle de CHEVRON desde el 18 hasta el

CONTINUACIÓN DEL ACTO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO POR EL DOCTOR LUIS ALFREDO GIRALDO GONZALEZ APODERADO DE L SEÑOR CARLOS EDUARDO POLANÍA MALAGÓN, PERITO NAVAL DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA POR VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE, INICIADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE CARTAGENA.

24 de enero del 2011, y que dichas maniobras en la parte operativa son atendidas por la empresa DISMET que es comunicado al perito por uno de sus funcionarios. Se corrobora lo anterior en versión libre y espontánea rendida por el Capitán POLANIA MALAGON. (fl 13-15).

Por su parte, el señor JORGE LUIS DE CASTRO MORA, dio cuenta de los hechos aquí investigados ratificando en declaración rendida bajo la gravedad del juramento, lo comunicado mediante el oficio allegado a la Capitanía de Puerto de Cartagena agregando que, “ (...) la verdad me ciño a lo que se expresó en mi comunicación, que fue lo que yo recibí del funcionario que estaba encargado de la operación, que el perito se presentó a las 1600R cuando debía estar presente a las 1400R. Como coordinador operativo de los procesos 03 años y según me cuenta mi gente efectivamente cuando ellos deciden enviar la comunicación es porque la situación es reiterativa, donde ya se estaba presentando es un problema para el desempeño de los trabajadores a mi cargo. No sé, posiblemente pero eso no lo justifica para llegar tarde, por otra parte yo no actúo para querer molestar, mi actuación fue en relación con lo que dice mi gente, quienes no van a actuar con ganas de perjudicar a alguien, cuando ya se toma la decisión es porque se ha presentado lo mismo en otras situaciones que de alguna manera quisimos colocar en conocimiento a la Capitanía de Puerto (...).” (fl. 20-21).

Finalmente en declaración rendida por el señor HOWARD OLMOS HERNÁNDEZ el 2 de agosto del 2011 manifestó: “(...) si conozco el oficio fue presentado a la Capitanía de Puerto porque el señor se presentó tarde. Para la empresa DISMET no trabajo desde el 15 de febrero del 2011 y no he visto este tipo de situación con el funcionario (...)” (Fl.23).

Así las cosas, se infiere tanto de la versión libre como de la declaración del señor DE CASTRO MORA, que el investigado en efecto si tardó en llegar a la hora programada para efectuar el cargue, como ya se ha esbozado, sin embargo no existe prueba que corrobore que por tal evento no se hayan ocasionado “inconvenientes” o que haya sido un evento reiterado como se expuso anteriormente y finalmente la maniobra programada logró realizarse.

De las pruebas anteriormente indicadas y de la versión libre que de los hechos rindiera el investigado señor Capitán de Navío (R) Carlos Eduardo Polanía Malangón, se evidencia que en efecto el perito designado para realizar la supervisión del cargue de diésel marino en las maniobras que se realizan en el muelle CHEVRON PETOLEUM COMPANY para ECOPETROL S.A, no llevo con puntualidad para cumplir las funciones para las cuales había sido designado, y no justificó su comportamiento durante la etapa probatoria de la investigación administrativa.

Si bien es cierto que en el proceso no obra prueba de los daños que se causó por el retraso en la iniciación del cargue de combustible ante la falta puntualidad del señor Capitán de Navío (R) Carlos Eduardo Polanía Malangón, al acudir a la génesis de la palabra negligencia siendo esta la omisión, el descuido voluntario y consciente en la tarea cotidiana que se despliega o bien en el ejercicio de la profesión a través de la realización de un acto contrario a lo que el deber que esa persona realiza exige y supone.

En relación con los atenuantes el artículo 80 del Decreto Ley 2324 de 1984, en el numeral 2, del artículo 81 los enseña, así: A) la observancia anterior a las normas y reglamentos. B) el comunicar a la Capitanía de Puerto o a la Dirección General Marítima las faltas propias. C) la ignorancia invencible. D) el actuar bajo presiones. E) el actuar por razones nobles o altruistas o para evitar un riesgo o peligro mayor. F) El efectuar labores o actos que contribuyan a minimizar o disminuir los daños o perjuicio ocasionados o que se puedan ocasionar por el accidente o siniestro marítimo de que se trate. En estas circunstancias, las sanciones se disminuirán en cincuenta por ciento (50%). Se

160

CONTINUACIÓN DEL ACTO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO POR EL DOCTOR LUIS ALFREDO GIRALDO GONZALEZ APODERADO DE L SEÑOR CARLOS EDUARDO POLANÍA MALAGÓN, PERITO NAVAL DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA POR VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE, INICIADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE CARTAGENA.

sancionarán con mayor severidad aquellas infracciones que pongan en peligro la seguridad de las personas, de las naves, de los artefactos navales o plataformas, de la carga transportada y/o instalaciones portuarias.

Revisada la norma citada no se establece como un eximente de responsabilidad el argumentar que la impuntualidad al cargue para la fecha precitada, obedece al tráfico en la ciudad, pues el señor Capitán de Navío (R) Carlos Eduardo Polanía Malagón, había sido designado como perito en contaminación para ejercer el control en el cargue desde el 18 al 24 de enero de 2011, por lo que debió prever la ocurrencia de este fenómeno durante los días en que durara su misión.

Sea pertinente hacer la siguiente aclaración, en el acto administrativo objeto de la apelación que hoy se desata se resolvió en su Artículo Segundo: Sancionar al señor Capitán de Navío (R) Carlos Eduardo Polanía Malagón con un llamado de atención; se observó que la infracción citada como violada por el investigado no corresponde a la sanción impuesta como Llamado de Atención, toda vez que la sanción descrita se encuentra señalada en el artículo 25 numeral 1 corresponde a la suspensión de licencia de Perito Marítimo como una causal: "Negligencia en el desempeño de sus Funciones".

Sin embargo y de acuerdo a lo establecido en el parágrafo 1 del artículo 25 del Reglamento 0004 de 1994, el señor Capitán de Puerto de Cartagena aplicó al responsable a consecuencia de infracciones o contravenciones cometidas al reglamento las sanciones y multas contempladas en el título V del Decreto Ley 2324 de 1984, y se sancionó al señor Capitán de Navío (R) Carlos Eduardo Polanía Malagón con un llamado de atención.

Por las razones anteriormente expuestas esta Despacho procederá a confirmar en su totalidad el fallo de primera instancia proferido el 20 de septiembre de 2011, por el señor Capitán de Puerto de Cartagena.

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

#### RESUELVE

**ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR** en su integridad el acto administrativo sancionatorio del veinte (20) de septiembre de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, con fundamento en la parte motiva de esta actuación.

**ARTÍCULO 2º: NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Cartagena, el contenido de la presente decisión al doctor LUIS ALFREDO GIRALDO GONZÁLEZ, apoderado del señor Capitán de Navío CARLOS EDUARDO POLANÍA MALAGÓN identificado con la cédula de ciudadanía No. 19.456.607 expedida en Bogotá dentro de los (5) días hábiles siguientes al envío de la citación o, subsidiariamente, por edicto que se fijará por término de diez (10) días hábiles, de conformidad con lo establecido en los artículos 44 y 45 del Código Contencioso Administrativo.

**ARTÍCULO 3º.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Cartagena, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 4º-** Ejecutoriado el presente acto, envíese copia del mismo con la respectiva constancia, a la Subdirección de Marina Mercante y al Grupo Legal Marítimo de esta Dirección, para lo de su competencia.

CONTINUACIÓN DEL ACTO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO POR EL DOCTOR LUIS ALFREDO GIRALDO GONZALEZ APODERADO DE L SEÑOR CARLOS EDUARDO POLANÍA MALAGÓN, PERITO NAVAL DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA POR VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE, INICIADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE CARTAGENA.

**ARTÍCULO 5º-** Con la presente decisión queda agotada la vía gubernativa y en caso de inconformidad con la misma, se puede acudir a la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo, a fin de ejercer las acciones correspondientes.

Notifíquese y cúmplase,

4 MAR. 2014  


Contralmirante **ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ**  
Director General Marítimo

2011 10 63011

Bogotá, D. C.

10 MAR. 2014

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el señor DIEGO CANELOS VELASCO, en calidad de Gerente General de PESCATÚN DE COLOMBIA S.A de la nave "EL DORADO", en contra de la Resolución No. 003 CP10 del tres (03) de mayo de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Bahía Solano, dentro de la actuación administrativa adelantada por violación a las normas de la Marina Mercante, previos los siguientes:

#### ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta No.152045R/MD-CGFM-CARMA-IGAR-CFNP-CFSUPA-CLM2 del 15 de marzo de 2010 elevada por el señor Teniente de Navío Andrés Alberto Aponte Noguera Comandante de la Patrullera ARC "MEDARDO MONZON CORONADO" puso en conocimiento que la motonave "EL DORADO" estaría incurriendo en infracción de las Normas de Marina Mercante Colombiana, debido a que la nave no contaba con documento de zarpe expedido por la Autoridad Marítima Colombiana, sin sistema de posicionamiento y seguimiento remoto por satélite VMS aprobado mediante resolución No.0228 de 2002; la nave llevaba 85 toneladas de pescado al igual que 21 tripulantes en su totalidad extranjeros.
2. Mediante auto calendado 16 de marzo de 2010 se ordenó dar inicio a la investigación administrativa por presunta violación a normas de Marina Mercante en contra de PESCATÚN DE COLOMBIA S.A. propietaria y armadora, y el señor LUIS MARIO LÓPEZ MONGE en calidad de Capitán de la nave, a través del cual decretó las pruebas conducentes y pertinentes para el esclarecimiento de los hechos.
3. El día tres (3) de mayo de 2011, el Capitán de Puerto de Bahía Solano profirió acto administrativo sancionatorio mediante el cual declaró la responsabilidad del señor LUIS MARIO LÓPEZ MONGE, capitán de la nave "EL DORADO" por infracción de las Normas de Marina Mercante Colombiana, imponiéndole a título de sanción la multa equivalente a cien (100) S.M.L.M.V., equivalentes a cincuenta y tres millones quinientos sesenta mil pesos (\$53.560.000), los cuales deberán ser pagados de forma solidaria con la empresa PESCATÚN DE COLOMBIA S.A., propietaria y armadora de la citada nave.
4. Dentro del término legal en calidad de Gerente General de PESCATÚN DE COLOMBIA S.A DIEGO CANELOS VELASCO presentó recurso de reposición en subsidio de apelación en contra del acto administrativo sancionatorio.

#### ACTUACIÓN EN PRIMERA INSTANCIA

#### JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

De conformidad con lo dispuesto en el numeral 27, artículo 5 y artículo 76 del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el numeral 8, artículo 3, del Decreto 5057 de 2009, el Capitán de Puerto de Bahía Solano era competente para adelantar la presente investigación administrativa por presunta violación a las normas de la Marina Mercante en su jurisdicción, de conformidad con los límites establecidos en la Resolución No. 825 de 1994.

1/10/14

## PRUEBAS

El Capitán de Puerto de Bahía Solano, en desarrollo de la presente actuación administrativa, practicó y allegó las pruebas documentales y testimoniales que se encuentran descritas en el referido acto administrativo.

## DECISIÓN

El día tres (3) de mayo de 2011, el Capitán de Puerto de Bahía Solano proferió acto administrativo sancionatorio No. 003 CP10 mediante el cual declaró la responsabilidad del señor LUIS MARIO LÓPEZ MONGE, capitán de la nave "EL DORADO" por infracción de las Normas de Marina Mercante Colombiana, imponiéndole a título de sanción la multa equivalente a cien (100) S.M.L.M.V., equivalentes a cincuenta y tres millones quinientos sesenta mil pesos (\$53.560.000), los cuales deberán ser pagados de forma solidaria con la empresa PESCATÚN DE COLOMBIA S.A., propietaria y armadora de la citada nave.

## FUNDAMENTOS DEL APELANTE

Frente a los argumentos presentados en el recurso de apelación por el señor DIEGO CANELOS VELASCO, Gerente General de PESCATÚN DE COLOMBIA S.A, planteó lo siguiente, entre otros: Véase folios 228-229

1. El acto administrativo recurrido desconoce las pruebas aportadas por el suscrito en el sentido de justificar que el barco a pesar de portar bandera colombiana, carecía de zarpe de puerto colombiano debido a que se encuentra entregado en contrato de asociación en la hermana República del Ecuador, por eso es que adicionalmente no estaba obligada a llevar tripulación colombiana. Sin embargo es de conocimiento de la autoridad marítima la dificultad que existe en cuanto al embarque de tripulantes con el perfil de los barcos atuneros por su complejidad.
2. El B/P "EL DORADO" está en el Ecuador bajo Contrato de Asociación y las inspecciones anuales se han realizado en Manta, Ecuador.

## CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

### JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

Procede el Despacho de acuerdo con el numeral 2, artículo 2 del Decreto 5057 de 2009, a resolver el recurso de apelación interpuesto dentro del término legal por el señor DIEGO CANELOS VELASCO, Gerente General de PESCATÚN DE COLOMBIA S.A, en contra del acto sancionatorio del tres (03) de mayo de 2011, proferido por el Capitán de Puerto de Bahía Solano.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 5, numeral 5 del Decreto Ley 2324 de 1984, es función de la Dirección General Marítima, controlar las actividades relacionadas con la seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar.

160

Adicionalmente, le compete, previa investigación, determinar y aplicar cuando hubiere lugar, las sanciones disciplinarias o multas por infracciones o violaciones a normas relativas a las actividades marítimas y de marina mercante.

### CASO CONCRETO

Mediante acta de protesta No.152045R/MD-CGFM-CARMA-IGAR-CFNP-CFSUPA-CLM2 del 15 de marzo de 2010 elevada por el señor Teniente de Navío Andrés Alberto Aponte Noguera Comandante de la Patrullera ARC "MEDARDO MONZON CORONADO" puso en conocimiento que la motonave "EL DORADO" estaría incurriendo en infracción de las Normas de Marina Mercante Colombiana, debido a que la embarcación no contaba con documento de zarpe expedido por la Autoridad Marítima colombiana, sin sistema de posicionamiento y seguimiento remoto por satélite VMS aprobado y la embarcación llevaba 85 toneladas de pescado al igual que 21 tripulantes en su totalidad extranjeros. (Folio 1-2).

Una vez conocidas las presuntas infracciones a las normas de la Marina Mercante cometidas por el capitán del buque pesquero "EL DORADO", la Capitanía de Puerto de Bahía Solano expidió auto de apertura de la investigación administrativa decretando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.

Debidamente practicadas las pruebas dentro de la investigación referenciada, el Capitán de Puerto de Bahía Solano profirió acto administrativo sancionatorio del 3 de mayo de 2011 a través del cual declaró responsable al señor LUIS MARIO LÓPEZ MONGE, capitán de la motonave "EL DORADO" por violación a las normas de la Marina Mercante, imponiéndole a título de sanción la multa equivalente a cien (100) S.M.L.M.V., suma que asciende a Cincuenta y Tres Millones Quinientos Sesenta Mil Pesos (\$53.560.000), los cuales deberán ser pagados de forma solidaria con la empresa PESCATÚN DE COLOMBIA S.A., propietaria y armadora de la citada nave.

Teniendo en cuenta los hechos anteriormente descritos y los argumentos propuestos en el recurso de apelación, este Despacho entra a resolver:

Que en consideración a los planteamientos esbozados por el recurrente, este Despacho no comparte los mismos, ya que no le es dable a la empresa PESCATÚN DE COLOMBIA S.A., la exoneración de asumir de manera solidaria la sanción impuesta teniendo en cuenta que el contrato de asociación aportado por dicha empresa no desvincula su carácter de propietario y/o armador de la nave pesquera; independiente a como lo expone en su escrito de inconformidad, (...) "que con el capitán la empresa no ha tenido algún contacto desde el mes de marzo de 2010 sino su operador desde Ecuador, además que las inspecciones anuales se han realizado en Manta, Ecuador, que el B/P EL DORADO está en Ecuador bajo el Contrato de Asociación, INEPACA reporta las operaciones de EL DORADO ante las autoridades de ese país desde que dejó de zarpar de Colombia en 2006 y que además el barco no había instalado su VMS por estar operando en el Ecuador (...)" Véase folio 228-229.

Téngase en cuenta lo preceptuado en el Art.1473 del C.Co que señala la definición del Armador y el Artículo 1478 De las Obligaciones del mismo; en este caso PESCATÚN DE COLOMBIA S.A. percibe las utilidades que la nave produce y debe soportar todas las responsabilidades que la afectan, aunado a que en la respectiva matrícula aparece ésta como armador. Véase folios 34, 52, 46,58.

CONTINUACIÓN DEL ACTO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO POR EL SEÑOR DIEGO CANELOS VELASCO GERENTE GENERAL DE PESCATÓN DE COLOMBIA S.A, DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA POR VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE, INICIADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE BAHIA SOLANO.

Es importante destacar las disposiciones acerca de las normas que señalan la utilización de manera obligatoria del sistema de posicionamiento y seguimiento por satélite VMS implementado por la Autoridad Marítima Colombiana así:

La resolución No. 0038-DIMAR-Mar/03 establece el trámite y procedimiento para la aprobación por parte de la Dirección General Marítima de los dispositivos utilizados en el sistema de posicionamiento y seguimiento de ruta por satélite.

Que de conformidad con el artículo 1º de la resolución No. 0328-DIMAR-Oct/08, el sistema de posicionamiento y seguimiento de ruta por satélite debe garantizar además de los señalados en el artículo 3º de la resolución No. 0038 DIMAR-Mar/03, *"la transmisión unidireccional y/o bidireccional entre las naves participantes en el sistema y el administrador del sistema"*.

Que la resolución No. 291-DIMAR- Octubre/05 establece la frecuencia de transmisión del reporte básico contemplado en el artículo 7º de la Resolución 38 del 17 de marzo de 2003, relacionado con la implementación del Sistema de Posicionamiento y Seguimiento de Ruta por Satélite, por lo que de esta manera se verificó la flagrante violación a la norma de marina mercante al no contar la nave con el VMS requerido en la misma.

Finalmente, se estipula en el Decreto 2324 de 1984 en su artículo 99 los requisitos para las naves de matrícula colombiana, y en el caso específico, la nave "EL DORADO" posee bandera colombiana y su tripulación en total 21 son extranjeros, es decir, veinte de nacionalidad ecuatoriana y uno de nacionalidad portuguesa; por lo que en contravía a lo dispuesto en la norma antes citada, ninguno es colombiano, y no se verificó que esta Autoridad Marítima hubiese capacitado o autorizara al armador para la contratación de personal extranjero cuando el país no lo hubiere capacitado o idóneo en número suficiente, esto es, como mínimo el ochenta por ciento del resto de la tripulación.

Así pues, a grandes rasgos se comprueba que la investigación administrativa desarrollada por la Capitanía de Puerto de Bahía Solano, se sujetó a cada una de las etapas estipuladas en su norma especial (Decreto Ley 2324 de 1984) y remisoriamente a las del Código Contencioso Administrativo.

Por las anteriores razones, este Despacho procederá a confirmar en su integridad el acto administrativo sancionatorio No.003 del tres (03) de mayo de 2011, proferido por el Capitán de Puerto de Bahía Solano.

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

### RESUELVE

**ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR** en su integridad la Resolución No. 003 CP10 del tres (03) de mayo de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Bahía Solano, con fundamento en la parte motiva de esta actuación.

**ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Bahía Solano, el contenido de la presente decisión al señor LUIS MARIO LÓPEZ MONGE, identificado con pasaporte No.130637462-8 de Ecuador, capitán de la nave "EL DORADO" y DIEGO CANELOS

160

CONTINUACIÓN DEL ACTO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO POR EL SEÑOR DIEGO CANELOS VELASCO GERENTE GENERAL DE PESCATÚN DE COLOMBIA S.A, DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA POR VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE, INICIADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE BAHIA SOLANO.

VELASCO, en calidad de Gerente General de PESCATÚN DE COLOMBIA S.A, dentro de los (5) días hábiles siguientes al envío de la citación o, subsidiariamente, por edicto que se fijará por término de diez (10) días hábiles, de conformidad con lo establecido en los artículos 44 y 45 del Código Contencioso Administrativo.

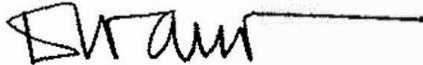
**ARTÍCULO 3º.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Bahía Solano, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 4º-** Ejecutoriado el presente acto, envíese copia del mismo con la respectiva constancia, a la Subdirección de Marina Mercante y al Grupo Legal Marítimo de esta Dirección, para lo de su competencia.

**ARTÍCULO 5º-** Con la presente decisión queda agotada la vía gubernativa y en caso de inconformidad con la misma, se puede acudir a la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo, a fin de ejercer las acciones correspondientes.

Notifíquese y cúmplase,

10 MAR. 2014



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ  
Director General Marítimo

Bogotá, D. C. 10 MAR. 2014

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el doctor RODRIGO ANTONIO ORTEGA SÁNCHEZ apoderado judicial de la Sociedad VIGINORTE LTDA, armador de las naves "VIGINORTE I y II" en contra de la Resolución No. 054 CP4-ASJUR del veinte (20) de abril de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la actuación administrativa adelantada por violación a las normas de la Marina Mercante, previos los siguientes:

#### ANTECEDENTES

1. El tres (3) de febrero de 2011 impuso mediante el Reporte de Infracciones No.1689 un funcionario de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, al señor MOISÉS QUINTERO CALDERÓN en su condición de guardia de seguridad de VIGINORTE LTDA y patrón de bote de las naves "VIGINORTE I y II", los siguientes códigos de infracciones así: Código No.034 (Navegar sin la matrícula y/o los certificados de seguridad correspondientes vigentes); Código No.36 (Navegar sin zarpe cuando éste se requiera); Código No.043 (Cuando el número o potencia del motor difieran del consignado en el certificado de matrícula y registro de motor) y Código No.73 (No informar a la Capitanía de Puerto los cambios de color, de motor, etc. y/o las modificaciones a las especificaciones técnicas de la nave).
2. El día quince (15) de febrero y cinco (5) de abril de 2011, el Capitán de Puerto de Santa Marta escuchó las declaraciones libres y espontáneas de los señores DAVID RAMÓN SALCEDO MARTÍNEZ, representante legal de VIGINORTE LTDA y MOISÉS QUINTERO CALDERON, en calidad de Motorista de las naves VIGINORTE I y II.
3. El día veinte (20) de abril de 2011, el Capitán de Puerto de Santa Marta expidió Resolución No. 054 CP4-ASJUR, en la que confirmó los códigos de infracción Nos. 34 y 36 impuestos a las naves VIGINORTE I y II mediante reporte de infracciones No.1689 del 3 de febrero de 2011, por valor de un millón setenta y un mil doscientos (\$1.071.200) pesos M/C y un millón setenta y un mil doscientos (\$1.071.200) pesos M/C respectivamente, por incurrir en violación a las normas de la Marina Mercante.
4. Asimismo, fueron confirmados los códigos de Infracción Nos. 43 y 73 impuestos a las naves VIGINORTE I y II, mediante reporte de infracciones No.1689 del 3 de febrero de 2011, cuyo valor corresponde a dos millones ciento cuarenta y dos mil cuatrocientos pesos M/C y quinientos treinta y cinco mil seiscientos pesos M/C respectivamente, para un valor total de cuatro millones ochocientos veinte mil pesos (\$4.820.400) M/C.
5. El día 26 de mayo de 2011, el doctor RODRIGO ANTONIO ORTEGA SÁNCHEZ actuando en representación legal de la SOCIEDAD VIGINORTE LTDA presentó recurso de reposición en subsidio de apelación en contra del acto administrativo sancionatorio.

MS

## ACTUACIÓN EN PRIMERA INSTANCIA

### JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

De conformidad con lo dispuesto en el numeral 27, artículo 5 y artículo 76 del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el numeral 8, artículo 3, del Decreto 5057 de 2009, el Capitán de Puerto de Santa Marta era competente para adelantar la presente investigación administrativa por presunta violación a las normas de la Marina Mercante en su jurisdicción, de conformidad con los límites establecidos en la Resolución No. 825 de 1994.

### PRUEBAS

El Capitán de Puerto de Santa Marta, en desarrollo de la presente actuación administrativa, practicó y allegó las pruebas que obran dentro del expediente.

### DECISIÓN

El día veinte (20) de abril de 2011, el Capitán de Puerto de Santa Marta expidió Resolución No. 054 CP4-ASJUR, en la que confirmó los códigos de infracción Nos. 34 y 36 impuestos a las naves VIGINORTE I y II mediante reporte de infracciones No.1689 del 3 de febrero de 2011, diligenciado al señor MOISES QUINTERO, por valor de un millón setenta y un mil doscientos (\$1.071.200) pesos M/C y un millón setenta y un mil doscientos (\$1.071.200) pesos M/C respectivamente, por incurrir en violación a las normas de la Marina Mercante.

Asimismo, fueron confirmados los códigos de Infracción Nos. 43 y 73 impuestos a las naves VIGINORTE I y II, mediante reporte de infracciones No.1689 del 3 de febrero de 2011, cuyo valor corresponde a dos millones ciento cuarenta y dos mil cuatrocientos pesos M/C y quinientos treinta y cinco mil seiscientos pesos M/C respectivamente, para un valor total de cuatro millones ochocientos veinte mil pesos (\$4.820.400) M/C.

El valor de la multa deberá ser cancelada por el señor MOISES QUINTERO CALDERON en calidad de Capitán de las naves VIGINORTE I y II y de manera solidaria con el señor DAVID RAMÓN SALCEDO MARTÍNEZ en su calidad de representante legal de la empresa VIGINORTE LTDA quien ostenta la calidad de armador de dichas naves.

### FUNDAMENTOS DEL APELANTE

Motivó la interposición del recurso los valores impuestos como sanción por la presunta violación de los códigos Nos.34, 36,43 y 73 que ascienden en su totalidad a la cantidad de \$4.820.400.00 y que si bien fue cierto que al momento que el funcionario de la Capitanía de Puerto hizo la solicitud de

1/15/11

CONTINUACIÓN DEL ACTO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO POR EL DOCTOR RODRIGO ANTONIO ORTEGA SÁNCHEZ EN REPRESENTACIÓN LEGAL DE LA SOCIEDAD VIGINORTE LTDA, DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA POR VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE INICIADA POR CAPITANÍA DE PUERTO DE SANTA MARTA.

los documentos, éstos no le fueron puestos de presente, no es menos cierto que al momento de los descargos VIGINORTE LTDA por intermedio de su representante legal, justificando el motivo por

el cual no estaban al día argumentando la demora por parte de las entidades del Estado para la entrega de los mismos.

Además, manifestó que no se causó ningún tipo de perjuicio a persona o entidad para que la sanción haya sido tan onerosa, por lo que finalmente solicitó la rebaja de la multa impuesta a título de sanción.

## CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

### JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

Procede el Despacho de acuerdo con el numeral 2, artículo 2 del Decreto 5057 de 2009, a resolver el recurso de apelación interpuesto dentro del término legal por el doctor RODRIGO ANTONIO ORTEGA SÁNCHEZ, representante legal y judicial de la sociedad VIGINORTE LTDA, en contra del acto sancionatorio del veinte (20) de abril de 2011, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 5, numeral 5 del Decreto Ley 2324 de 1984, es función de la Dirección General Marítima, controlar las actividades relacionadas con la seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar.

Adicionalmente, le compete, previa investigación, determinar y aplicar cuando hubiere lugar, las sanciones disciplinarias o multas por infracciones o violaciones a normas relativas a las actividades marítimas y de marina mercante.

### CASO CONCRETO

Sea pertinente antes de entrar a considerar el caso en concreto, realizar la siguiente aclaración y precisión en relación a los reportes de infracción que hoy ocupa la investigación:

Se observa a folios 1 a 4 el reporte de infracciones no. 1608 del 3 de febrero del 2011 a la nave VIGINORTE II operada por MOISÉS QUINTERO CALDERÓN, mediante el cual se describieron como códigos de infracción los nos. 34,36,43 y 73; así mismo a folio 26 se verifica reporte de infracciones no. 1689 del mismo día, mes y año a la nave VIGINORTE I operada por el señor MOISÉS QUINTERO CALDERÓN en el cual se señaló los códigos de infracción nos. 34,36,43, 73; en consecuencia sobre dichos reportes se hará cargo el pronunciamiento de esta autoridad.

Que el funcionario de la Capitanía de Puerto de Santa Marta diligenció el reporte de infracciones No.1689 del 3 de febrero de 2011, al señor MOISÉS QUINTERO CALDERÓN en su condición de guardia de seguridad de VIGINORTE LTDA y patrón de bote de las naves VIGINORTE I y II, mediante el cual impuso los códigos de infracciones nos. 34, 36,43 y 73.

*[Handwritten signature]*

CONTINUACIÓN DEL ACTO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO POR EL DOCTOR RODRIGO ANTONIO ORTEGA SÁNCHEZ EN REPRESENTACIÓN LEGAL DE LA SOCIEDAD VIGINORTE LTDA, DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA POR VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE INICIADA POR CAPITANÍA DE PUERTO DE SANTA MARTA.

Practicadas y recolectadas todas las pruebas conducentes y pertinentes para el esclarecimiento de los hechos, el Capitán de Puerto de Santa Marta, mediante Resolución No. 054 CP4-ASJUR confirmó los citados códigos, cuya multa debe ser cancelada por el señor MOISES QUINTERO CALDERON en calidad de capitán de las naves y de manera solidaria con el señor DAVID RAMÓN SALCEDO MARTÍNEZ en su calidad de representante legal de la empresa VIGINORTE LTDA armador de las naves "VIGINORTE I y II", por incurrir en violación a las normas de la Marina Mercante.

En concordancia con los argumentos propuestos en el recurso de apelación, este Despacho entra a resolver:

En cuanto a los planteamientos esbozados por el recurrente, encuentra este Despacho pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

- El Código de Comercio indica de manera taxativa las obligaciones y responsabilidades del armador (Art. 1478), entre las cuales se encuentran las de impartir al capitán las instrucciones necesarias para el gobierno y para su administración durante el viaje.

De igual forma, el artículo 1473 del mismo código señala que se llamará armador la persona natural o jurídica, sea o no propietario de la nave, la apareja, pertrecha y expide a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que le afectan.

Por los anteriores supuestos de derecho, atendiendo que la nave no contaba con los documentos solicitados y teniendo en cuenta que dicho armador no tuvo el deber objetivo de cuidado en la ocurrencia del hecho generador de la infracción, y así mismo el capitán de la nave por cuanto éste también está obligado, entre otras, a mantener la documentación al día y a bordo de la nave, poseer los certificados, zarpes, conforme lo establecido en los artículos 1500 y 1502 del C. de Co., requerida por la Autoridad Marítima por lo que se le endilga la responsabilidad de la respectiva infracción.

- Con relación a la solidaridad establecida en el Código de Comercio, se hace procedente manifestar por este Despacho que para que pueda operar la misma en la responsabilidad administrativa, debe tratarse de una deuda que pueda ser valorada en dinero, verbigracia las multas, así como indica la doctrina: "*(...) es imposible que una sanción de otro tipo pueda ser saldada por uno de los individuos y luego pueda aquel que la saldó repetir contra los demás. Es decir, existe una imposibilidad de cuantificar las otras sanciones administrativas que no tienen una traducción económica, y por ende, no es posible que aquellos que asumieron la obligación exijan la devolución a los otros autores de la infracción (...)*".<sup>1</sup>

De igual manera, la solidaridad es una institución jurídica que debe estar previamente establecida en la ley o en un contrato, es de esa premisa que se deduce que no existe solidaridad por fuera de estas dos fuentes de obligaciones.

<sup>1</sup> Citado por RAMÍREZ, MARÍA. (2008). Consideraciones de la Corte Constitucional acerca del Principio de Culpabilidad en el ámbito sancionador Administrativo. Colombia. Universidad del Norte

filosofía

CONTINUACIÓN DEL ACTO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO POR EL DOCTOR RODRIGO ANTONIO ORTEGA SÁNCHEZ EN REPRESENTACIÓN LEGAL DE LA SOCIEDAD VIGINORTE LTDA, DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA POR VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE INICIADA POR CAPITANÍA DE PUERTO DE SANTA MARTA.

Por lo tanto, este Despacho preceptúa que teniendo en cuenta las pruebas obrantes en el expediente y los argumentos anteriormente descritos, la responsabilidad y solidaridad de la infracción recae tanto en el armador como en el capitán de las naves VIGINORTE I y II.

- En cuanto a la actividad que desempeñaba la nave, se encuentra debidamente probado que la misma navegaba sin zarpe cuando éste se requiere, corroborado en la declaración del Representante Legal de la empresa VIGINORTE LTDA, toda vez que él mismo expuso claramente que no estaban solicitando los zarpes para dicha navegación, constatándose en los archivos de la Capitanía de Puerto ya que no aparece ningún registro de dichas solicitudes ni trámites.

Así pues, a grandes rasgos se comprueba que la investigación administrativa desarrollada por la Capitanía de Puerto de la ciudad de Santa Marta, se sujetó a cada una de las etapas estipuladas en su norma especial (Decreto Ley 2324 de 1984) y remisoriamente a las del Código Contencioso Administrativo.

Por las anteriores razones, este Despacho procederá a confirmar en su integridad la Resolución 054 DIMAR-CP04-ASJUR de abril 20 de 2011 proferida en la investigación administrativa por violación a las normas de marina mercante, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta.

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

### RESUELVE

**ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR** en su integridad la Resolución No. 054 CP4-ASJUR del veinte (20) de abril de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte motiva de esta actuación.

**ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, el contenido de la presente decisión al señor MOISES QUINTERO CALDERÓN, identificado con la cédula de ciudadanía N° 85.150.837 en calidad de capitán de las motonaves VIGINORTE I y II; y al señor DAVID RAMÓN SALCEDO MARTÍNEZ representante legal de la empresa VIGINORTE LTDA, en calidad de armador de la misma, dentro de los (5) días hábiles siguientes al envío de la citación o, subsidiariamente, por edicto que se fijará por término de diez (10) días hábiles, de conformidad con lo establecido en los artículos 44 y 45 del Código Contencioso Administrativo.

**ARTÍCULO 3º.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 4º.- Ejecutoriado** el presente acto, envíese copia del mismo con la respectiva constancia, a la Subdirección de Marina Mercante y al Grupo Legal Marítimo de esta Dirección, para lo de su competencia.

CONTINUACIÓN DEL ACTO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO POR EL DOCTOR RODRIGO ANTONIO ORTEGA SÁNCHEZ EN REPRESENTACIÓN LEGAL DE LA SOCIEDAD VIGINORTE LTDA, DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA POR VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE INICIADA POR CAPITANÍA DE PUERTO DE SANTA MARTA.

---

ARTÍCULO 5º.- Con la presente decisión queda agotada la vía gubernativa y en caso de inconformidad con la misma, se puede acudir a la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo, a fin de ejercer las acciones correspondientes.

Notifíquese y cúmplase, 10 MAR. 2014



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ  
Director General Marítimo

28 ABR 2014

20201106197

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el abogado CARLOS IVÁN ÁLVAREZ CLOPATOFSKY, identificado con la cédula de ciudadanía No. 77.188.017 de Barranquilla, apoderado especial del armador, capitán y tripulación de la motonave "STAR BEST", de bandera de Panamá en contra de la Resolución No. 061 del 10 de mayo de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la actuación administrativa adelantada por violación a las normas de la Marina Mercante, previos los siguientes:

#### ANTECEDENTES

1. Mediante comunicación presentada por la Dirección de Antinarcóticos del Área de control portuario de Santa Marta, el Capitán de Puerto de dicha jurisdicción tuvo conocimiento de la presunta infracción a las normas de la Marina Mercante ocasionada por la nave "STAR BEST", específicamente las establecidas en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar-SOLAS (74', 78'), la Resolución 520 de 1999<sup>1</sup> y el Código- PBIP (OMI, 2003), relacionadas con la transgresión a las directrices para la prevención y supresión del tráfico de estupefacientes, tanto a bordo como en el puerto.
2. El día siete (07) de abril de 2010, el Capitán de Puerto de Santa Marta expidió auto de apertura de la investigación administrativa mediante el cual decretó la práctica de las pruebas conducentes y pertinentes para el esclarecimiento de los hechos.
3. El diez (10) de mayo de 2011, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió acto administrativo sancionatorio a través del cual declaró que el capitán de la motonave "STAR BEST", de bandera de Panamá, su armador y su tripulación incurrieron en violación de las normas de la Marina Mercante.

En consecuencia, impuso a título de sanción al capitán, armador y tripulación, solidariamente con la agencia marítima TURBADUANA LTDA y CIA de la motonave "STAR BEST", la multa equivalente a cuarenta (40) S.M.L.M.V., suma que asciende a VEINTIÚN MILLONES CUATROCIENTOS VEINTICUATRO MIL PESOS (\$21.424.000).

4. El día trece (13) de agosto de 2011, el abogado CARLOS IVÁN ÁLVAREZ CLOPATOFSKY, apoderado especial del armador, capitán y tripulación de la motonave "STAR BEST", de bandera de Panamá, interpuso recurso de reposición en subsidio el de apelación en contra de la Resolución No. 061 del diez (10) de mayo de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta.
5. Teniendo en cuenta el recurso impetrado, el Capitán de Puerto de Santa Marta emitió auto a través del cual rechazó por improcedente el recurso de reposición confirmando en su integridad el acto sancionatorio atacado.

<sup>1</sup> Literal d.), numeral 1, artículo 9: "Denunciar a la autoridad los hechos punibles o contravenciones de cuya omisión tenga conocimiento, en especial los inherentes a... Tráfico, fabricación o porte de estupefacientes o sustancias sicotrópicas...."

150

CONTINUACIÓN DEL ACTO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO POR EL APODERADO ESPECIAL DEL ARMADOR, CAPITÁN Y TRIPULACIÓN DE LA NAVE "STAR BEST", DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA POR VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE, INICIADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE SANTA MARTA.

## ACTUACIÓN EN PRIMERA INSTANCIA

### JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

De conformidad con lo dispuesto en el numeral 27, artículo 5 y artículo 76 del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el numeral 8, artículo 3, del Decreto 5057 de 2009, el Capitán de Puerto de Santa Marta era competente para adelantar la presente investigación administrativa por presunta violación a las normas de la Marina Mercante en su jurisdicción, de conformidad con los límites establecidos en la Resolución No. 825 de 1994.

### PRUEBAS

El Capitán de Puerto de Santa Marta, en desarrollo de la presente actuación administrativa, practicó y allegó las siguientes pruebas:

1. Fotocopia del informe fechado el 6 de abril de 2010, expedido por la Dirección Antinarcóticos de la Policía Nacional "CASO RENACER", (Folio 1 al 4).
2. Acta de visita No. CP-04-0427-210 del 4 de abril de 2010 (Folio 7).
3. Zarpe de la motonave "STAR BEST", fechado el 6 de abril de 2010 con destino a Turbo (Folio 12).
4. Zarpe de la motonave "STAR BEST", fechado el 8 de abril de 2010, expedido por la Capitanía de Puerto de Turbo con destino a Santa Marta (Folio 13).
5. Certificado de existencia y representación legal de la sociedad TURBADUANA LTDA., Y CIA S. EN C., agencia marítima de la motonave "STAR BEST" (Folio 15).
6. Fotocopia listado de descargue de la motonave "STAR BEST" (Folio 19).
7. Acta de declaración de parte del capitán de la motonave "STAR BEST" (Folio 23).
8. Acta de declaración del primer oficial de la motonave de la referencia (Folio 34).
9. Fotocopia del libro de operaciones de la motonave "STAR BEST" (Folios 35 al 48).
10. Copia lista de pasajeros (Folio No. 16)

### DECISIÓN

El diez (10) de mayo de 2011, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió acto administrativo sancionatorio a través del cual declaró que el capitán de la motonave "STAR BEST", de bandera de Panamá, su armador y su tripulación incurrieron en violación de las normas de la Marina Mercante,

16/5

CONTINUACIÓN DEL ACTO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO POR EL APODERADO ESPECIAL DEL ARMADOR, CAPITÁN Y TRIPULACIÓN DE LA NAVE "STAR BEST", DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA POR VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE, INICIADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE SANTA MARTA.

concretamente las establecidas en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar-SOLAS (74', 78'), la Resolución 520 de 1999 y el Código- PBIP (OMI, 2003), relacionadas con la transgresión a las directrices para la prevención y supresión del tráfico de estupefacientes, tanto a bordo como en el puerto.

En consecuencia, impuso a título de sanción al capitán, armador y tripulación, solidariamente con la agencia marítima TURBADUANA LTDA y CIA de la motonave "STAR BEST", la multa equivalente a cuarenta (40) S.M.L.M.V., suma que asciende a VEINTIÚN MILLONES CUATROCIENTOS VEINTICUATRO MIL PESOS (\$21.424.000).

### FUNDAMENTOS DEL APELANTE

Frente a las consideraciones presentadas en el recurso de apelación por el abogado CARLOS IVÁN ÁLVAREZ CLOPATOFKY, apoderado especial del armador, capitán y tripulación de la motonave "STAR BEST", de bandera de Panamá, se puede extraer lo siguiente:

1. Que la detección del clorhidrato de cocaína se dio cuando la mercancía se encontraba en el patio de contenedores y no en la nave, así lo confirma el informe de policía antinarcoóticos que señaló como fecha, hora y lugar en que ocurrieron los hechos el 6 de abril de 2010 a las 11:50; 24 horas y 38 minutos después de haberse descargado el contenedor.

### CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

#### JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

Procede el Despacho de acuerdo con el numeral 2, artículo 2 del Decreto 5057 de 2009, a resolver el recurso de apelación interpuesto dentro del término legal por el abogado CARLOS IVÁN ÁLVAREZ CLOPATOFKY, identificado con la cédula de ciudadanía No. 77.188.017 de Barranquilla, apoderado especial del armador, capitán y tripulación de la motonave "STAR BEST", de bandera de Panamá en contra de la Resolución No. 061 del 10 de mayo de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 5, numeral 5 del Decreto Ley 2324 de 1984, es función de la Dirección General Marítima, controlar las actividades relacionadas con la seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar.

Adicionalmente, le compete, previa investigación, determinar y aplicar cuando hubiere lugar, las sanciones disciplinarias o multas por infracciones o violaciones a normas relativas a las actividades marítimas y de marina mercante.

#### CASO CONCRETO

El día 6 de abril de 2010, aproximadamente a las 11:50 horas, el señor patrullero JHON JAIRO CALDERÓN ALVIS al pasar revista en la zona de lavado de contenedores, observó que el

CONTINUACIÓN DEL ACTO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO POR EL APODERADO ESPECIAL DEL ARMADOR, CAPITÁN Y TRIPULACIÓN DE LA NAVE "STAR BEST", DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA POR VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE, INICIADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE SANTA MARTA.

contenedor TCLU-101071-6 no tenía la tapa superior del sistema de refrigeración, y la malla superior del ventilador izquierdo se encontraba rota. Al momento de ingresar al contenedor, observó que en el tabique derecho del sistema de refrigeración se encontraban varios paquetes de forma rectangular forrados en cinta color beige (Folio 3), los cuales contenían clorhidrato de cocaína.

El contenedor referenciado había salido del puerto de Santa Marta el 5 de marzo de 2010 a bordo de la motonave STAR STRATOS, y regresó el 5 de abril a bordo de la motonave STAR BEST, procedente del puerto de Amberes- Bélgica.

Una vez el Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento de los anteriores hechos, expidió auto de apertura del 7 de abril de 2010 decretando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.

El diez (10) de mayo de 2011, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió acto administrativo sancionatorio a través del cual declaró que el capitán de la motonave "STAR BEST", de bandera de Panamá, su armador y su tripulación incurrieron en violación de las normas de la Marina Mercante.

En consecuencia, impuso a título de sanción al capitán, armador y tripulación, solidariamente con la agencia marítima TURBADUANA LTDA y CIA de la motonave "STAR BEST", la multa equivalente a cuarenta (40) S.M.L.M.V., suma que asciende a VEINTIÚN MILLONES CUATROCIENTOS VEINTICUATRO MIL PESOS (\$21.424.000).

Teniendo en cuenta los hechos anteriormente descritos y el argumento único esbozado en el recurso de apelación, este Despacho entra a resolver:

1. La Dirección General Marítima es la *Autoridad Designada* para el control de las actividades tendientes a garantizar la seguridad de los buques y las instalaciones portuarias, ello en virtud de lo establecido en el Código- PBIP (OMI, 2003), y en el convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar-SOLAS (74', 78').

Dentro de este contexto, la Resolución 520 de 1999 "*Por medio de la cual se reitera 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*", ratifica las obligaciones de control sobre la Autoridad Marítima Nacional, e imparte obligaciones a los tripulantes y capitanes de las naves en cuanto a la observación, prevención y supresión del tráfico de estupefacientes (Art. 9).

En consideración a ello, la función que realiza la Autoridad Marítima sobre las actividades referenciadas, no sólo implica proteger la seguridad de la nave, sino que también abarca las actividades del buque y de sus efectos en la instalación portuaria.

Lo anterior, preceptúa una obligación a cargo del capitán de la nave como agente que ejerce el gobierno y control de la misma.

*Handwritten mark*

CONTINUACIÓN DEL ACTO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO POR EL APODERADO ESPECIAL DEL ARMADOR, CAPITÁN Y TRIPULACIÓN DE LA NAVE "STAR BEST", DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA POR VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE, INICIADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE SANTA MARTA.

Ahora bien, se debe precisar que dentro del caso sujeto a examen, la Autoridad Marítima no está investigando aspectos relacionados con la responsabilidad contractual o extracontractual de la carga, sino la presunta infracción a las obligaciones legales en que incurrió el capitán de la nave y su tripulación, actuación que se fundamenta en las funciones y actividades consignadas en el Código PBIP, por consiguiente, no es dable el argumento del recurrente, dado que, el ámbito de competencia sobre el cual se cimentó la investigación se encuentra enmarcada en la normatividad descrita.

Por otra parte, en cuanto a la configuración de una causal de atenuación de la sanción, específicamente la relacionada con *el comunicar a la Capitanía de Puerto o a la Dirección General Marítima las faltas propias* (literal b., numeral 2., art. 81, Decreto Ley 2324 de 1984), dentro del expediente no se constata que el capitán de la nave "STAR BEST" haya realizado dicha actuación, todo lo contrario, desde el primer momento afirmó que no tenía conocimiento de nada, así como se evidencia en su declaración (Folio No. 23):

"..., PREGUNTADO: *Sabe el motivo por el cual fue llamado a rendir la presente diligencia.* CONTESTÓ: *A causa de lo que se dice en el auto de apertura, pero que no tiene conocimiento, que no sabe...*".

En ese mismo sentido, el señor RUBÉN UCERIA primer oficial de la nave citada, expresó (Folio 34):

"..., *No conozco nada...*, PREGUNTADO: *Sírvase indicar si el contenedor identificado con el número TCLU-10107-6 estuvo a bordo de la motonave "STAR BEST".* CONTESTADO: *No se son tantos los contenedores que no puedo recordar los números...*, PREGUNTADO: *Sírvase indicar si sabe quién es el responsable del manejo de la carga.*- CONTESTADO: *El responsable es el embarcador y yo como primer oficial lo que hago es recibir la carga...*" (Subrayado y cursiva por fuera de texto).

Por las anteriores razones, y en consideración que este Despacho no encuentra argumentos suficientes para revocar y/o modificar la decisión adoptada por el Capitán de Puerto de Santa Marta, procederá a confirmar en su integridad el acto administrativo sancionatorio No. 061 del 10 de mayo de 2011.

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

#### RESUELVE

**ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR** en su integridad la Resolución No. 061 del 10 de mayo de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte motiva de esta decisión.

**ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, el contenido del presente proveído al abogado CARLOS IVÁN ÁLVAREZ CLOPATOFSKY, identificado con la cédula de ciudadanía No. 77.188.017 de Barranquilla, apoderado especial del armador, capitán y tripulación de la motonave "STAR BEST", a la empresa TURBADUANA LTDA y CIA., agente marítimo de la referenciada; y demás interesados, dentro de los (5) días hábiles

*[Handwritten signature]*

CONTINUACIÓN DEL ACTO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO POR EL APODERADO ESPECIAL DEL ARMADOR, CAPITÁN Y TRIPULACIÓN DE LA NAVE "STAR BEST", DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA POR VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE, INICIADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE SANTA MARTA.

siguientes al envío de la citación o, subsidiariamente, por medio de aviso que se remitirá a la dirección, al número de fax o al correo electrónico que figuren en el expediente o puedan obtenerse del registro mercantil, acompañado de copia íntegra del acto administrativo, de conformidad con el artículo 69 de la Ley 1437 de 2011" Por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo".

**ARTÍCULO 3º.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 4º-** Ejecutoriado el presente acto, envíese copia del mismo con la respectiva constancia, a la Subdirección de Marina Mercante y al Grupo Legal Marítimo de esta Dirección, para lo de su competencia.

**ARTÍCULO 5º-** Con la presente decisión queda agotada la vía gubernativa y en caso de inconformidad con la misma, se puede acudir a la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo, a fin de ejercer las acciones correspondientes.

Notifíquese y cúmplase,

28 ABR. 2014



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ  
Director General Marítimo

*[Handwritten mark]*

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



72020121072272  
98

Bogotá, D.C., 29 ABR. 2014

**REFERENCIA**

Clase de investigación: Administrativa por Violación a Normas de la Marina Mercante  
Asunto: Recurso de Apelación  
Número de expediente: 15022011-006  
Sujetos Procesales: Empresa VOPAK COLOMBIA S.A.  
Recurrente: Abogada DEISY MABEL RINCÓN RINCÓN - Apoderada especial de la empresa VOPAK COLOMBIA S.A.

**OBJETO A DECIDIR**

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por la Doctora DEISY MABEL RINCÓN RINCÓN, identificada con la cédula de ciudadanía No. 27.620.677 y con tarjeta profesional N° 108.109 del C.S. de la J., apoderada especial de la sociedad VOPAK COLOMBIA S.A., representada legalmente por el señor SANTIAGO CUERVO MORENO, en contra del fallo de primera instancia de fecha 27 de septiembre de 2011, proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena, dentro de la actuación administrativa adelantada por violación a las normas de la Marina Mercante, más concretamente el Decreto 1146 de 1990 en concordancia con el Decreto 2272 de 1991, previos los siguientes:

**ANTECEDENTES**

1. Que mediante memorando N° 061634R de 06 de mayo de 2011, el señor Teniente de Fragata IVAN RUEDA FORERO, Responsable del Área de Gente de Mar y Naves de la Capitanía de Puerto de Cartagena, informó al señor Capitán de Puerto las novedades presentadas con la empresa VOPAK COLOMBIA S.A., consistentes en ésta realizó el cargue y descargue de sustancias químicas controladas, sin contar con el permiso especial que debe otorgar a la Dirección General Marítima para el desarrollo de dichas actividades.
2. Que el día 09 de mayo de 2011, el señor Capitán de Puerto de Cartagena profirió auto de apertura de Investigación Administrativa en contra de la empresa VOPAK COLOMBIA

MSJ

S.A., por la Violación a las Normas de Marina Mercante, de acuerdo con lo establecido en los Decretos 1146 de 1990 y 2272 de 1991.

3. Que el día 10 de mayo de 2011, se recibió versión libre al señor SANTIAGO JOSÉ CUERVO MORENO, Representante Legal de la Sociedad VOPAK COLOMBIA S.A., a quien se le pusieron de presente los elementos de prueba obrantes en el expediente a fin de que pudiera controvertirlos y se le dio la oportunidad de expresar todo cuanto quisiera de los hechos objeto de investigación.
4. Que el día 27 de septiembre de 2011, el señor Capitán de Puerto de Cartagena profirió fallo de primera instancia dentro de la investigación administrativa seguida en contra de la sociedad VOPAK COLOMBIA S.A., lo declaró responsable por la violación de Normas de Marina Mercante y se impuso a título de sanción una multa de diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes para el año 2011, equivalentes a cinco millones trescientos cincuenta y seis mil pesos M/C (\$5.356.000).
5. Que a través de memorial de fecha 13 de octubre de 2011, la Doctora DEISY MABEL RINCÓN RINCÓN, presentó recurso de reposición en subsidio de apelación en contra del fallo de primera instancia de fecha 27 de septiembre de 2011.
6. Que mediante decisión de fecha 21 de marzo de 2012, el señor Capitán de Puerto de Cartagena resolvió confirmar en todas sus partes el fallo de primera instancia y conceder el recurso de apelación ante el señor Director General Marítimo.

#### COMPETENCIA

De conformidad con lo establecido en el artículo 5, numeral 5 del Decreto Ley 2324 de 1984, y el numeral 2, artículo 2 del Decreto 5057 de 2009, corresponde a la Dirección General Marítima, previa investigación, determinar y aplicar cuando hubiere lugar, las sanciones disciplinarias o multas por infracciones o violaciones a normas relativas a las actividades marítimas y de marina mercante.

#### HECHOS RELEVANTES

Por medio de Resolución N° 0341 de 21 de septiembre de 2009, el señor Director General Marítimo otorgó permiso a la sociedad VOPAK COLOMBIA S.A., para recibir por vía marítima y almacenar sustancias químicas controladas, en los depósitos de las instalaciones portuarias ubicadas en la vía 40 N° 85-156 de la ciudad de Barranquilla y en la zona industrial de Mamonal kilómetro 13 de Cartagena a Pasacaballos, con vigencia hasta el 09 de julio de 2010.

Mediante informe pericial de fecha 06 de septiembre de 2010, presentado por el señor Perito de Contaminación CN® FRANKLIN DAVE RINCÓN CASTRO, se tuvo conocimiento de las siguientes operaciones realizadas por la empresa VOPAK COLOMBIA S.A.

*Mosy*

Fecha	Sustancia controlada	Cantidad	Operación
20/07/2010	Metanol	2.822.162 TN	Descarga
24/08/2010	Metanol	2.499.051 TN	Descarga
08/08/2010	Tolueno	1.486.315 TN	Carga

A través de informe pericial de fecha 06 de noviembre de 2010, suscrito por el señor Perito de Contaminación CF® WILSON A. SANCHEZ NIÑO, se conoció que la sociedad VOPAK COLOMBIA S.A., realizó las siguientes operaciones:

Fecha	Sustancia controlada	Cantidad	Operación
25/09/2010	Metanol	3.785.052 TN	Descarga
21/10/2010	Metanol	3.254.348 TN	Descarga

### ARGUMENTOS DEL APELANTE

La Doctora DEISY MABEL RINCÓN RINCÓN, apoderada especial de la sociedad VOPAK COLOMBIA S.A., fundamentó el recurso de apelación en los siguientes argumentos:

#### 1. FALTA DE LA PRUEBA QUE CONDUZCA A CONCLUIR QUE HUBO VIOLACIÓN DE LAS NORMAS DE MARINA MERCANTE.

Inicia la exposición de sus argumentos de defensa diciendo, que VOPAK COLOMBIA S.A. ha sido proactiva en el cumplimiento de las normas legales procurando cumplir con todos los procedimientos que establece la Autoridad Marítima Nacional, es así, que cuando se realizaron dichos descargues se contaba con autorización de la DNE, como lo indican las tres autorizaciones extraordinarias que obran en el expediente y que prueban que VOPAK COLOMBIA S.A. realizó dichas operaciones con la anuencia de la DIMAR, contando con la presencia de los inspectores de contaminación nombrados por la CP5, los cuales estuvieron presentes en las operaciones de cargue y descargue de metanol y tolueno.

Agrega que el 20 de octubre de 2010, se solicitó la renovación del permiso especial para el cargue y descargue de productos (sic) controlados por el DNE, además cabe resaltar que no hubo mala fe por parte de VOPAK COLOMBIA S.A., pues todas las operaciones que se realizaron, contaban con la vigilancia y control de la Capitanía de Puerto de Cartagena.

Asegura que el día 08 de abril de 2010, VOPAK COLOMBIA S.A., solicitó con la oportunidad debida ante la DNE la expedición del certificado de carencia de informes por tráfico de estupefacientes, para esa época la citada entidad se encontraba intervenida por el Gobierno Nacional, por lo cual la expedición de certificados no era expedita y para que el terminal de VOPAK pudiera seguir operando, se le expidieron varias autorizaciones extraordinarias, con dichas autorizaciones no era viable solicitar ante la DIMAR el permiso especial, pues el Decreto 1146 de 1990 se señala como requisito sine qua non para renovar la autorización especial, que se aporte el certificado de carencia de informes por tráfico de estupefacientes, sin embargo, no se puede decir que se violaron normas de marina mercante, porque se contaba con autorización

extraordinaria del DNE, las operaciones eran anunciadas a la CP5 y se contaba con la presencia de perito de contaminación nombrado por la Capitanía de Puerto.

## **2. NO SE CUMPLIÓ CON EL PROCEDIMIENTO LEGAL ESTABLECIDO POR EL DECRETO LEY 2324 DE 1984.**

El recurrente afirma, que de conformidad con el artículo 44 del Decreto Ley 2324 de 1984, la Capitanía de Puerto mediante auto debido cerrar el periodo probatorio y dar traslado a la parte investigada para que pudiera alegar de conclusión, violando así el debido proceso a VOPAK COLOMBIA S.A.

Aseguró que VOPAK COLOMBIA S.A., no tuvo la oportunidad de sustentar la defensa por la presunta violación de la normas de marina mercante, pues el despacho profirió el fallo inmediatamente después de recaudar las pruebas, ocasionando con ello una nulidad procesal, la cual se solicito sea decretada.

## **3. INDEBIDA APLICACIÓN DEL ARTÍCULO 80 DEL DECRETO LEY 2324 DE 1984.**

Al momento de la aplicación de la sanción, no se tuvo en cuenta que VOPAK COLOMBIA S.A. siempre ha sido cumplidora de la normatividad marítima nacional, además se condenó al pago de 10 salarios mínimos legales mensuales vigentes, aunque la norma no indica con exactitud si se trata de salarios mensuales o diarios y frente a esta duda debía aplicarse lo más favorable al investigado.

### **CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO**

Vistos los argumentos expuestos por el recurrente, el despacho entra a resolver:

**1. FALTA DE LA PRUEBA QUE CONDUZCA A CONCLUIR QUE HUBO VIOLACIÓN DE LAS NORMAS DE MARINA MERCANTE:** En cuanto a este argumento, la sociedad apelante parece justificar su proceder, diciendo que contaba con la autorización tácita de la Capitanía de Puerto de Cartagena, pues en cada una de dichas operaciones se contó con la presencia de un perito de contaminación nombrado por dicha autoridad, sin embargo, este argumento no es de recibo, pues la Capitanía de Puerto de Cartagena obró dentro del marco de sus competencias, pues el incumplimiento o violación de las Normas de Marina Mercante por parte de VOPAK COLOMBIA S.A., no es motivo para que la ésta descuide los deberes legales que tiene, como lo son el cuidado, vigilancia y control de las operaciones de cargue y descargue de sustancias controladas.

En otras palabras, mal haría el Capitán de Puerto de Cartagena si teniendo conocimiento que se llevarían a cabo las operaciones de cargue y descargue de sustancias químicas contraladas, no nombra un perito de contaminación para que vigile y controle dicha operación, toda vez que por su naturaleza es posible el derrame o vertimiento de tales sustancias al medio marino.

1/10

Al respecto, el inciso segundo del artículo 9 del Decreto 2272 de 1991, facultó a las Capitanías de Puerto para efectuar visitas o inspecciones en los muelles privados, a fin de verificar que dichos terminales cumplan con los requisitos para el desarrollo de las operaciones de cargue y descargue de sustancias químicas controladas por la Dirección Nacional de Estupefacientes, así:

*"En concordancia con lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 7o. la capitania del puerto, la policía nacional de antinarcóticos o portuaria y la Aduana Nacional, están facultadas para efectuar visitas o inspecciones a las instalaciones del operador de tales terminales privados o instalaciones portuarias, para tomar pruebas de los productos, hacer sondeos de tanques y establecer inventarios físicos, así como inspeccionar los libros de control. De encontrar cualquier anomalía, darán traslado a la Dirección General Marítima y Portuaria para que ésta adelante las investigaciones por violación a las normas de marina mercante pudiendo aplicar las sanciones de que trata el artículo 16 del presente decreto. En caso de reincidencia deberá imponerse la suspensión del permiso de operación de tal muelle por un período efectivo no inferior a tres (3) meses. De presentar una segunda reincidencia se deberá cancelar el permiso en una forma definitiva y cancelar la concesión respectiva. Todo lo anterior sin perjuicio de las acciones penales a que hubiere lugar."*(Subrayado fuera de texto)

Concordante con lo anterior, las Capitanías de Puerto en aras de minimizar los riesgos de vertimientos o derrames de sustancias potencialmente contaminantes para el medio marino, debe designar un perito que supervise las operaciones de cargue y descargue de dichas sustancias, de conformidad con el artículo 11 del Decreto 1875 de 1979 actualmente vigente, señala:

*"Cuando una nave o artefacto naval deba cargar o descargar hidrocarburos o sus derivados o cualquier otra sustancia contaminante o potencialmente contaminante en puerto Colombiano público o privado, Dirección General Marítima, por intermedio del Capitán de Puerto respectivo, designará un inspector para que a bordo controle la operación."*

De lo anterior se desprende que nombrar un perito de contaminación, no constituye aval o autorización, como lo afirma el apelante en sus argumentos, sino el ejercicio de los deberes propios de la Dirección General Marítima, los cuales se ejercen sin perjuicio de las acciones administrativas a que haya lugar por la violación de normas de marina mercante, como en el caso que nos ocupa.

De otro lado, el recurrente afirma que debido a que no tenía el certificado de carencia de informes por tráfico marítimo, no solicitó ante la DIMAR el permiso especial para realizar las operaciones de cargue y descargue de sustancias controladas, pues este es un requisito *sine qua non* para que dicha autorización sea otorgada, máxime cuando contaba con la autorización extraordinaria otorgada por la Dirección Nacional de Estupefacientes para realizar dichas operaciones.

No obstante, al revisar los elementos de prueba obrantes en el expediente se advierte que la autorización de que habla el recurrente (fol. 104-106) no puede remplazar a las otorgadas por la

169

Dirección General Marítima, pues en ellas la DNE se limita a certificar que la empresa VOPAK COLOMBIA S.A. posee certificado de carencia de informes por tráfico de estupefacientes vigentes y que en consecuencia será autorizada para que "ALMACENE" determinadas sustancias, entre ellas el metanol y el tolueno, en cantidades establecidas.

De lo anterior se concluye, que las autorizaciones para el cargue y descargue de sustancias controladas, seguían siendo expedidas por la Dirección General Marítima y el comportamiento de la empresa VOPAK COLOMBIA S.A. lejos de ser proactivo, como reiteradamente asegura en el escrito de apelación, resultó lo contrario, pues interpretaron erradamente la autorización otorgada por la DNE, dándole un alcance distinto al que realmente tenía, motivo por el cual se abstuvieron de diligenciar la renovación de la resolución N°0341 de 2009.

Al respecto el artículo 8° del Decreto 1146 de 1990, adoptado como legislación permanente a través del Decreto 2272 de 199, señala:

*"Los bienes de que trata el artículo 1° del presente decreto sólo podrán ser descargados, en el caso de transporte marítimo, en los puesto terminales de Colpuertos, o excepcionalmente en aquellos muelles privados que cuenten con un permiso especial para este efecto, (...) que deberá ser solicitado ante la Dirección General Marítima (...)."*

Además como el mismo apelante señala en su recurso, presentó la solicitud de renovación de la resolución 0341 de 2009<sup>1</sup>, el día 20 de octubre de 2010, es decir más de 3 meses después de la pérdida de vigencia de dicha resolución, tiempo en el cual como ya se explicó, se realizaron operaciones sin autorización de la Dirección General Marítima, encontrándose plenamente demostrada la violación a las Normas de Marina Mercante, específicamente los Decretos 1146 de 1990 y 2272 de 1991.

**2. NO SE CUMPLIÓ CON EL PROCEDIMIENTO LEGAL ESTABLECIDO POR EL DECRETO LEY 2324 DE 1984.** En cuanto a este segundo argumento, es preciso hacer las siguientes aclaraciones:

Las investigaciones administrativas por violación a las Normas de Marina Mercante, de acuerdo con el artículo 82 del Decreto Ley 2324 de 1984, se tramitan de conformidad con el Código Contencioso Administrativo, especialmente los artículos 14, 29, 29, 34, 35 y 75, por lo tanto no le son aplicables las normas invocadas por el apelante, pues el artículo 42: *apreciación de las pruebas* y 44: *alegatos de conclusión*, corresponden al Título IV referente al procedimiento para las investigaciones de accidentes o siniestros marítimos.

La Dirección General Marítima, en el ejercicio de sus competencias legales debe adelantar procesos de naturaleza administrativa (violación de Normas de Marina Mercante - ocupación indebida de bienes de uso público) y jurisdiccionales (investigaciones por siniestros marítimos), en los primeros las investigaciones se surten conforme a los lineamientos del Código

---

<sup>1</sup> A través de la cual se le autorizó el cargue y descargue de sustancias controladas por el DNE en las instalaciones portuarias de VOPAK COLOMBIA S.A.

*15/10*

Contencioso Administrativo y en las segundas por el procedimiento especial contemplado en el Título IV del Decreto Ley 2324 de 1984.

En el caso que nos ocupa, se trata de una investigación administrativa por violación de Normas de Marina Mercante, específicamente los Decretos 1146 de 1990 y 2272 de 1991, por tal razón, dada la naturaleza administrativa de la citada investigación, las normas aplicables en materia de pruebas y forma de adoptar la decisión, eran los artículos 34 y 35 del Código Contencioso Administrativo, vigente para la época de los hechos, que a continuación se transcriben:

*Artículo 34. Pruebas: Durante la actuación administrativa se podrán pedir y decretar pruebas y allegar informaciones, sin requisitos ni términos especiales, de oficio o a petición de parte.*

*Artículo 35. Adopción de decisiones: Habiéndose dado oportunidad a los interesados para expresar sus opiniones, y con base en las pruebas e informes disponibles, se tomará la decisión que será motivada al menos de forma sumaria si afecta a particulares.*

Consecuencia de lo anterior, se concluye que no es procedente el argumento del apelante, pues las normas que señala como vulneradas<sup>2</sup> no son aplicables al procedimiento que nos ocupa y a contrario sensu, las antes transcritas fueron aplicadas en la forma debida.

3. INDEBIDA APLICACIÓN DEL ARTÍCULO 80 DEL DECRETO LEY 2324 DE 1984: El apelante asegura que dado que el artículo 80 del Decreto Ley 2324 de 1984, no especifica si los salarios mínimos son mensuales o diarios, se debe dar cumplimiento al más favorable para el sancionado, no obstante, para el caso específico de la violación de las normas contenidas en los Decretos 1146 de 1990 y 2272 de 1991, se establece de manera expresa las sanciones aplicables por su transgresión y es claro en señalar que las multas a que haya lugar serán impuestas en salarios mínimos legales mensuales, como se transcribe a continuación:

Decreto 1146 de 1990, artículo 16 – párrafo: *Los Capitanes, Oficiales o tripulaciones y los buques, naves o artefactos navales involucrados en las investigaciones por violación al presente Decreto, se les aplicará lo dispuesto en el artículo 72 del Decreto Ley 2324 de 1984, pero la multa máxima que podrá imponerse a los infractores será de hasta cuatro mil (4.000) salarios mínimos legales mensuales. (Negrillas fuera de texto)*

El apelante también señaló que no se tuvo en consideración que la sociedad VOPAK COLOMBIA S.A. siempre ha sido cumplidora de la Normatividad Marítima Nacional, sin embargo al observar la multa impuesta (10 SMLMV) y la que podía imponerse (4000 SMLMV), éste despacho advierte que el fallador de primera instancia aplicó los criterios de atenuación de la sanción de que trata, el numeral 2º del artículo 81 del Decreto Ley 2324 de 1984, precisamente en lo referente a la observancia anterior de las normas<sup>3</sup>.

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

<sup>2</sup> Artículo 41 y 44 del Decreto Ley 2324 de 1984.

<sup>3</sup> Artículo 81 N° 2 literal a.

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR** en todas sus partes el fallo de primera instancia, de fecha 27 de septiembre de 2011, proferido por el señor Capitán de Puerto de Cartagena dentro de la investigación administrativa adelantada por violación a las Normas de Marina Mercante, en contra de la sociedad VOPAK COLOMBIA S.A.

**ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Cartagena, el contenido del presente proveído a la Doctora DEISY MABEL RINCÓN RINCÓN, identificada con la cédula de ciudadanía No. 27.620.677 y tarjeta profesional N° 108.109 del C.S. de la J., apoderada especial de la sociedad VOPAK COLOMBIA S.A., dentro de los (5) días hábiles siguientes al envío de la citación o subsidiariamente por medio de edicto, de conformidad con el artículo 44 y s.s. del código Contencioso Administrativo.

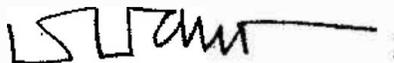
**ARTÍCULO 3º.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Cartagena, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 4º.-** Ejecutoriado el presente acto, envíese copia del mismo con la respectiva constancia, a la Subdirección de Marina Mercante y al Grupo Legal Marítimo de esta Dirección, para lo de su competencia.

**ARTÍCULO 5º.-** Con la presente decisión queda agotada la vía gubernativa y en caso de inconformidad con la misma, se puede acudir a la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo, a fin de ejercer las acciones correspondientes.

Notifíquese y cúmplase,

29 ABR. 2014



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ  
Director General Marítimo

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



200012101965  
2014

Bogotá, D.C., 29 ABR. 2014

### REFERENCIA

Clase de investigación: Administrativa por Violación a Normas de la Marina Mercante  
Asunto: Recurso de Apelación  
Número de expediente: 15022011-007  
Sujetos Procesales: Señor JAIME ALONSO PINZÓN VASQUEZ - Perito Marítimo.  
Recurrente: Abogada MARTHA IVONNE TORRES SERNA - Apoderada especial del señor JAIME ALONSO PINZÓN VASQUEZ.

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por la Doctora MARTHA IVONNE TORRES SERNA, identificada con la cédula de ciudadanía No. 39.706.328 de Mosquera, apoderada especial del señor JAIME ALONSO PINZÓN VASQUEZ, en calidad de perito marítimo, en contra del fallo de primera instancia de fecha 30 de septiembre de 2011, proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena, dentro de la actuación administrativa adelantada por violación a las normas de la Marina Mercante, específicamente el Reglamento 004 DIMAR de 1994 en concordancia con la Resolución 354 de 2000, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. Que mediante informe de fecha 03 de mayo de 2011, suscrito por el señor Suboficial Primero WILMAR OBED MARTÍNEZ CIRO, Oficial de Protección del Puerto de Cartagena, se puso en conocimiento del señor Capitán de Puerto de Cartagena las novedades presentadas con el señor Perito Marítimo CN® JAIME ALONSO PINZÓN VASQUEZ, quien fungía como perito de contaminación en la operación de "Bunker" de la nave LPG OPTIMUS y en el arribo de la nave SIGLO DISCOVERY.
2. Que el día 05 de mayo de 2011, el señor Capitán de Puerto de Cartagena profirió auto de apertura de investigación administrativa, en contra del señor Perito Marítimo CN® JAIME

MS

ALONSO PINZÓN VASQUEZ, por la presunta violación de las Normas de Marina Mercante y ordenó la práctica de unas pruebas.

3. Que el día 05 de mayo de 2001, se recibió declaración jurada al señor JOSE JR. GÓMEZ BARRIOS, capitán de la nave LPG OPTIMUS de bandera de Liberia, a quien se le conminó a informar todo cuanto le constara de los hechos objeto de investigación.
4. Que mediante memorial de fecha 05 de mayo de 2011, suscrito por el señor Perito Marítimo JAIME ALONSO PINZÓN VASQUEZ, informó los motivos por los cuales no estaba a bordo de la nave LPG OPTIMUS el día 03 de mayo de la misma anualidad.
5. Que el día 16 de mayo de 2011, se recibió versión libre y espontánea al señor Perito Marítimo CN® JAIME ALONSO PINZÓN VASQUEZ, a quien se le pusieron de presente los elementos de prueba obrantes en el expediente a fin de que pudiera controvertirlos y se le dio la oportunidad de expresar todo cuanto quisiera de los hechos objeto de investigación.
6. Que el día 21 de junio de 2011, se recibió declaración jurada al señor MARTÍN MONTENEGRO LARA, Representante de la agencia marítima ISACOL S.A., quien informó al despacho todo cuanto le constaba de los hechos objeto de investigación.
7. Que mediante fallo de primera instancia de fecha 30 de septiembre de 2011, proferido por el señor Capitán de Puerto de Cartagena, se declaró responsable al señor Perito Marítimo CN® JAIME PINZÓN VASQUEZ por la violación de Normas de Marina Mercante y se impuso a título de sanción la suspensión de la licencia DIMAR N° 73.072.837 que lo habilita como perito en contaminación marítima y fluvial categoría B, por el término de un (01) mes.
8. Que a través de memorial de fecha 21 de octubre de 2011, presentado por la Doctora MARTHA IVONNE TORRES SERNA, en calidad de apoderada especial del señor Perito Marítimo CN® JAIME PINZÓN VASQUEZ, se recibió recurso de reposición en subsidio de apelación en contra del fallo de primera instancia de fecha 30 de septiembre de 2011.
9. Que mediante auto de fecha 21 de marzo de 2012, el señor capitán de Puerto de Cartagena resolvió el recurso de reposición, confirmando en todas sus partes la decisión recurrida y concedió el recurso de apelación, ante el señor Director General Marítimo.

### COMPETENCIA

De conformidad con lo establecido en el artículo 5, numeral 5 del Decreto Ley 2324 de 1984, y el numeral 2, artículo 2 del Decreto 5057 de 2009, corresponde a la Dirección General Marítima, previa investigación, determinar y aplicar cuando hubiere lugar, las sanciones disciplinarias o multas por infracciones o violaciones a normas relativas a las actividades marítimas y de marina mercante.

## HECHOS RELEVANTES

El día 02 de mayo de 2011, el señor Suboficial Primero WILMAR OBED MARTÍNEZ CIRO, en calidad de oficial de Protección del Puerto de Cartagena, realizó visita a la nave LPG OPTIMUS que se encontraba tomando bunker en el área de fondeo de Mamonal, y encontró que la actividad se estaba realizando sin la presencia del perito de contaminación, posteriormente se conoció que el perito que había sido asignado para asistir el cargue de combustible era el señor CN® JAIME PINZÓN VASQUEZ, y que éste se encontraba supervisando la maniobra de atraque de la nave SIGLO DISCOVERY, el mismo día y a la misma hora.

## ARGUMENTOS DEL APELANTE

La Doctora MARTHA IVONNE TORRES SERNA, apoderada especial de señor Perito Marítimo JAIME ALONSO PINZÓN VASQUEZ, fundamentó el recurso de apelación en los siguientes argumentos:

1. Que el investigado, realizó todas las coordinaciones necesarias con las agencias marítimas ISACOL y NAVES, con el único objetivo de establecer que las maniobras se desarrollarían en tiempos diferentes, lo que le permitió aceptar las nominaciones como perito de contaminación marítima de las naves LPG OPTIMUS y SIGLO DISCOVERY, por lo cual no se puede afirmar, como se hizo en el fallo de primera instancia, que el hoy recurrente consideró que podía llevar a cabo las dos operaciones de manera simultánea.
2. Que debido a que las operaciones se cruzaron, el señor JAIME ALONSO PINZÓN VASQUEZ, consideró importante seguir el conducto regular, que para el efecto consistía en informarle al oficial de protección de puerto, por tal razón solicitó al representante de la agencia marítima ISACOL, que le informara tan pronto llegaran las autoridades, para poner en conocimiento la situación presentada, por ello no se comunicó directamente con el señor Capitán de Puerto.
3. Que el oficial de protección de puerto, no aceptó ningún tipo de aclaración sobre lo que estaba sucediendo, pues cuando llegó el señor JAIME PINZÓN VASQUEZ, se limitó a informarle que ya había puesto la situación en conocimiento del señor Capitán de Puerto de Cartagena.
4. Que el señor JAIME PINZÓN VASQUEZ, se ha desempeñado durante 15 años como perito de contaminación marítima y fluvial, conoce perfectamente su rol y nunca había tenido observación alguna en el desempeño de su labor, la cual realiza con entera responsabilidad, dedicación, disponibilidad, con respeto a la normatividad y reglamentación que regula el servicio específico y profesional, siendo consciente de que dicha actividad es vital para la protección del medio ambiente marino.

5. Que el desarrollo de la función como perito naval debe considerarse integrada con todo el personal de guardia de la Capitanía y respaldada por la autoridad marítima, lo que no sucedió en ese momento, ya que el Suboficial Wilmer Martínez, solamente se limitó a considerar el hallazgo como un logro personal, perdió objetividad frente a la ausencia de un perito en ese momento, sin tener en cuenta los motivos reales por los cuales no se encontraba a bordo.

### CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Vistos los argumentos expuestos por el recurrente, el despacho entra a resolver:

El apelante inicia sus argumentos de defensa diciendo que realizó todas las coordinaciones preliminares, para poder aceptar el nombramiento como perito de contaminación en las maniobras (sic) que se llevarían a cabo a bordo de las naves LPG OPTIMUS y SIGLO DISCOVERY, situación que el despacho reconoce, pues ello se desprende de los elementos de prueba obrantes en el expediente (fol. 12,13,17,18,21,22) y por lo tanto estas conductas preliminares no son objeto de investigación, lo que éste Despacho reprocha, es que habiéndose presentado el imprevisto de que la nave LPG OPTIMUS adelantara su arribo al puerto de Cartagena, éste hubiera decidido asistir el abastecimiento de combustible de dicha nave, aunque el mismo día y a la misma hora, se encontraba prestando sus servicios a bordo de la nave SIGLO DISCOVERY.

De acuerdo con lo anterior, el comportamiento exigible para cualquier perito era el de informar tal novedad a la Capitanía de Puerto a fin de se que nombrara un nuevo perito, pues en la normatividad marítima nacional, existe la obligación de permanecer a bordo de la nave durante todo el tiempo que tarde la operación, tal como lo señala el artículo 5° de la Resolución 354 de 2000, transcrita a continuación:

*"Para efectos de prevenir la contaminación del medio marino, el perito designado por la Capitanía de Puerto para verificar el cargue o descargue de productos contaminantes o potencialmente contaminantes, deberá permanecer a bordo de la nave durante todo el tiempo que dure la operación."*

Ahora bien, tratándose de un perito con tanta experiencia y altamente capacitado como el señor Capitán de Navío® JAIME PINZÓN VASQUEZ, se hubiera esperado una conducta mucho más diligente, bajo el entendido de que conocía los riesgos de ausentarse de una nave mientras se lleva a cabo el cargue de una sustancia contaminante, como lo es el combustible.

A su turno, el artículo 11 del Decreto 1875 de 1979, por medio del cual se dictaron normas sobre la prevención de la contaminación del medio marino, actualmente vigente, estableció lo siguiente:

*"Cuando una nave o artefacto naval deba cargar o descargar hidrocarburos o sus derivados o cualquier otra sustancia contaminante<sup>1</sup> en puerto Colombiano público o privado, la Dirección General Marítima por intermedio del Capitán de Puerto respectivo, designará un inspector para que a bordo controle la operación"*

Visto lo anterior, queda de relieve que el objeto de dicha disposición es que en toda operación de cargue o descargue de sustancias que puedan resultar contaminantes para el medio marino, se encuentre a bordo de la nave un perito que supervise la operación y se encargue de minimizar los riesgos de vertimientos o derrames, por lo cual, la actuación desplegada por el señor Perito Marítimo JAIME PINZÓN VASQUEZ, fue contraria a la normatividad marítima vigente y dejó ver la falta de cuidado con la que se desarrolló la operación de cargue de combustible a las naves LPG OPTIMUS, pues cuando ésta se llevaba a cabo, el perito asignado supervisaba otra operación a bordo de la nave SIGLO DISCOVERY.

Ahora bien, el apelante afirma que no informó la situación directamente a la Capitanía de Puerto de Cartagena porque según él debía cumplir con el conducto regular, que para el caso era el Oficial de Protección de Puerto, sin embargo, es de aclarar que el citado funcionario no es un representante de la Autoridad Marítima Nacional, pues se trata de un particular, designado por la instalación portuaria<sup>2</sup>, para garantizar el cumplimiento de lo preceptuado en el Capítulo XI-2 del convenio SOLAS-74, en lo referente al Plan de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP), de acuerdo con lo señalado en el artículo 31 del Decreto 730 de 2004, que a continuación se transcribe:

*"el oficial de protección de la instalación portuaria es la persona designada por la sociedad para gestionar, mantener y evaluar continuamente el plan de protección de la Instalación Portuaria. Igualmente estará encargado de la coordinación con los Oficiales de Protección del Buque."*

Consecuencia de lo anterior, si el hoy recurrente hubiera puesto en conocimiento del señor Oficial de Protección de Puerto la novedad que se estaba presentado, el resultado de la investigación tendría forzosamente que ser la misma.

Afirma el apelante, que el señor Suboficial Primero WILMAR OBED MARTÍNEZ CIRO, se mostro poco receptivo ante sus explicaciones y que simplemente se limito a informarle que ya había puesto la situación en conocimiento del señor Capitán de Puerto de Cartagena.

Frente a lo anterior, éste Despacho debe manifestar que respalda el proceder del funcionario antes mencionado, pues correspondía al Capitán de Puerto y no a él, determinar la procedencia de los argumentos de exculpación presentados por el hoy investigado y mal haría el funcionario si llevado por la situación omite realizar su deber funcional, que para el caso

<sup>1</sup> Decreto 1875/1979, artículo 1º- Inciso segundo. Se entiende por contaminante, toda sustancia que por su naturaleza y/o concentración sea susceptible de causar degradación del medio marino.

<sup>2</sup> En el caso colombiano se refiere a los puertos o muelles de comercio exterior y operador o no por sociedades portuarias (Artículo 1 Decreto 730 de 2004).

160

consistía en informar al Señor Capitán de Puerto de Cartagena la irregularidad encontrada, para que éste mediante una investigación administrativa sancionatoria pudiera determinar si el señor Perito Marítimo CN® JAIME PINZÓN VASQUEZ era responsable.

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

### RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR** en todas sus partes el fallo de primera instancia, de fecha 30 de septiembre de 2011, proferido por el señor Capitán de Puerto de Cartagena dentro de la investigación administrativa adelantada por violación a las Normas de Marina Mercante, en contra del señor Perito Marítimo CN® JAIME PINZÓN VASQUEZ.

**ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Cartagena, el contenido del presente proveído a la Doctora MARTHA IVONNE TORRES SERNA, identificada con la cédula de ciudadanía No. 39.706.328 y tarjeta profesional N° 122.036 del C.S. de la J., apoderada especial del señor Perito Marítimo CN® JAIME PINZÓN VASQUEZ, dentro de los (5) días hábiles siguientes al envío de la citación o subsidiariamente por medio de edicto, de conformidad con el artículo 44 y s.s. del código Contencioso Administrativo.

**ARTÍCULO 3°.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Cartagena, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 4°.- Ejecutoriado** el presente acto, envíese copia del mismo con la respectiva constancia, a la Subdirección de Marina Mercante y al Grupo Legal Marítimo de esta Dirección, para lo de su competencia.

**ARTÍCULO 5°.-** Con la presente decisión queda agotada la vía gubernativa y en caso de inconformidad con la misma, se puede acudir a la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo, a fin de ejercer las acciones correspondientes.

Notifíquese y cúmplase,

29 ABR. 2014



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ  
Director General Marítimo

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



7-92012107241  
18/4

Bogotá, D.C.,

29 ABR. 2014

REFERENCIA

Clase de investigación: Administrativa por Violación a Normas de la Marina Mercante  
Asunto: Recurso de Apelación  
Número de expediente: 13022011- 003  
Sujetos Procesales: Propietario motonave "LAURA II"  
Capitán motonave "LAURA II"  
Recurrente Señor JORGE RICARDO DUARTE VILLARREAL - propietario motonave LAURA II.

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el señor JORGE RICARDO DUARTE VILLARREAL, en calidad de propietario de la motonave LAURA II, en contra del fallo de primera instancia de fecha 12 de diciembre de 2010, proferido por el señor Capitán de Puerto de Barranquilla, dentro de la actuación administrativa adelantada por violación a las normas de Marina Mercante, específicamente el artículo 79 del Decreto Ley 2324 de 1984, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Que a través de memorial de fecha 24 de julio de 2011, recibido mediante correo electrónico dirigido al señor Capitán de Puerto de Barranquilla, se informaron algunas novedades presentadas en la maniobra de atraque de la motonave CLIPPER MAKI, consistentes en que la nave LAURA II naufragó durante la operación.
2. Que el día 29 de julio de 2011, el señor Capitán de Puerto de Barranquilla profirió auto de apertura de Investigación Administrativa en contra de los señores JORGE RICARDO DUARTE VILLARREAL y ORLANDO CESAR RODRIGUEZ MERIÑO, en calidad de propietario y capitán, respectivamente, de la motonave LAURA II, por la violación de Normas de Marina Mercante.
3. Que el día 11 de agosto de 2011, se recibió versión libre y espontánea al señor JORGE RICARDO DUARTE VILLARREAL, propietario de la motonave LAURA II.
4. Que el día 02 de noviembre de 2011, se recibió versión libre y espontánea al señor ORLANDO CESAR RODRIGUEZ MERIÑO, capitán de la motonave LAURA II.

18/4

5. Que el día 02 de noviembre de 2011, se recibió declaración jurada al señor YAIR PEÑARANDA AGUILAR, en calidad de capitán del remolcador EOS II de la empresa INTERTUG.
6. Que el día 12 de diciembre de 2011, el señor Capitán de Puerto de Barranquilla profirió fallo de primera instancia dentro de la investigación administrativa seguida en contra de los señores JORGE RICARDO DUARTE VILLARREAL y ORLANDO CESAR RODRIGUEZ MERIÑO, en calidad de propietario y capitán, respectivamente, de la motonave LAURA II, por la violación de Normas de Marina Mercante e impuso a título de sanción una multa de diez (02) salarios mínimos legales mensuales vigentes para el año 2011, equivalentes un millón setenta y seis mil doscientos pesos M/C (\$1.076.200).
7. Que a través de memorial de fecha 04 de enero de 2012, el señor JORGE RICARDO DUARTE VILLARREAL, presentó recurso de reposición en subsidio de apelación en contra del fallo de primera instancia de fecha 12 de diciembre de 2011.
8. Que mediante decisión de fecha 05 de marzo de 2012, el señor Capitán de Puerto de Barranquilla en todas sus partes el fallo de primera instancia y concedió el recurso de apelación ante el señor Director General Marítimo.

### COMPETENCIA

De conformidad con lo establecido en el artículo 5, numeral 5 del Decreto Ley 2324 de 1984, y el numeral 2, artículo 2 del Decreto 5057 de 2009, corresponde a la Dirección General Marítima, previa investigación, determinar y aplicar cuando hubiere lugar, las sanciones disciplinarias o multas por infracciones o violaciones a normas relativas a las actividades marítimas y de marina mercante.

### HECHOS RELEVANTES

Mediante informe de fecha 25 de julio de 2011, suscrito por el funcionario de turno de la Estación de Control de Tráfico Marítimo, se pusieron en conocimiento del señor Capitán de Puerto de Barranquilla los siguientes hechos; *"Siendo las 1351R del día 24 de julio de 2011 la estación recibió una llamada del señor piloto practico LUIS CAÑON, para informar que la embarcación LAURA II se estaba hundiendo en las inmediaciones de las instalaciones portuarias de VOPAK COLOMBIA S.A., la motonave se encontraba apoyando la maniobra de atraque de la nave CLIPPER KIRA."*

Revisada la base de datos del Área de Marina Mercante, no se encontró registro alguno de la motonave LAURA II y de acuerdo con las versiones libres rendidas por el propietario y capitán de dicha nave, se advirtió que se encuentra registrada ante la Inspección Fluvial de Barranquilla, por lo cual, no estaba autorizada para realizar ninguna actividad catalogada como marítima.

### ARGUMENTOS DEL APELANTE

El señor JORGE RICARDO DUARTE VILLARREAL, en su calidad de propietario de la motonave LAURA II, fundamentó el recurso de apelación de la siguiente manera:

103

1. Soy respetuoso de la autoridad portuaria (sic) y acato sus decisiones, prueba de ello es que no tengo sanciones, amonestaciones, multas, etc.
2. La embarcación LAURA II, estaba matriculada en la inspección Fluvial y si bien el día 25 de julio de 2011 estaba desarrollando actividad marítima, esto lo hizo por desconocimiento, ya que se avisa a la Estación de Control de Tráfico Marítimo.
3. En cuanto a lo que CP3 afirma que; "constituye infracción toda contravención a las normas de marina mercante", nosotros (BASE GOLFO EU) como empresa legalmente reconocida y con embarcación inscrita en esa Capitanía, nos quedamos sorprendidos cuando canoas con motor fuera de borda prestan apoyo a maniobras de rutina a motonaves en zona de fondeo, sin cumplir las normas mínimas de seguridad, ni reportarse, y CP3 no toma las medidas del caso, en el presente, suspender la maniobra.
4. Aplicando el Decreto Ley 2324 de 1984 en su artículo 21, considero que son más las causales de atenuación que las de agravantes.
5. Cualquiera embarcación menor y dadas las circunstancias del río, está expuesta a sufrir un percance, con las consecuencias de vida y económicas que este conlleva.

*En mi caso las pérdidas de vida -gracias a Dios- fueron cero, sin embargo las económicas fueron incuantificables ¿Qué armador desearía que esto pasara?*

6. Nuestro personal cuenta con pólizas de vida y accidentes (seguros del Estado), lo cual puedo demostrar si ustedes a bien lo consideran, igualmente disponemos del mínimo de equipos necesarios para la seguridad (radio, chalecos, bichero, etc.), ya que soy consciente del riesgo que se corre.

#### CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Antes de entrar a resolver los argumentos planteados por el recurrente, este despacho considera pertinente hacer algunas precisiones, respecto de las normas violadas.

Encuentra el Despacho, que al parecer el apelante no comprendió cual es la conducta que se está reprochando, pues algunos de sus argumentos de defensa se encuentran encaminados a acreditar que el hundimiento de la embarcación LAURA II, es una situación que podía haberle ocurrido a cualquier nave, por los riesgos mismos de la actividad marítima.

Sin embargo, como señalo el fallador de primera instancia, la conducta que se reprocha, es que la embarcación LAURA II el día 24 de abril de 2011 se encontraba realizando actividades catalogadas como marítimas, sin contar con matrícula expedida por la Autoridad Marítima Nacional, ni con permiso o autorización que avalara su apoyo en la maniobra de atraque de la motonave CLIPPER KIRA.

Al respecto el artículo 3° del Decreto Ley 2324 de 1984, señala; para los efectos del presente Decreto se consideran actividades marítimas las relacionadas con:

(...)

4. *la navegación marítima por naves o artefactos navales.*

Por lo tanto, es dable afirmar que el día de los hechos la embarcación LAURA II se encontraba desarrollando una actividad marítima, pues estaba apoyando la maniobra de atraque de la motonave CLIPPER KIRA, en inmediaciones del termino marítimo de VOPAK COLOMBIA S.A. en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla.

Siguiendo con las infracciones a las Normas de Marina Mercante, es propicio acotar que revisados los elementos probatorios obrantes en el expediente, no se observó prueba alguna que demostrara que la embarcación LAURA II se encontraba matriculada ante la Autoridad Marítima Nacional, por el contrario, de las versiones libres rendidas por el propietario y capitán de la citada embarcación, se desprende que solo contaba con patente de navegación expedida por la Inspección Fluvial de Barranquilla, por lo tanto la navegación de esta embarcación se encontraba limitada a las vías fluviales del país.

Al respecto el artículo 49 de Ley 1242 de 2008, referente a la Navegación y Actividades Portuarias Fluviales, dispone:

*"La patente de navegación es la autorización expedida por el Ministerio de Transporte al propietario, para que la embarcación pueda transitar en la vía fluvial."* (Subrayado fuera de texto)

Habiendo aclarado lo anterior, este Despacho entra a resolver los argumentos planteados por el apelante:

Los argumentos del recurrente, podrían resumirse en que según su dicho el día de los hechos actuó por desconocimiento, suponiendo que la embarcación LAURA II podía apoyar la maniobra de atraque de la nave CLIPPER KIRA, pues según él ha observado que en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla, naves con motor fuera de borda y sin cumplir con las normas mínimas de seguridad prestan apoyo a maniobras de rutina en la zona de fondeo.

Sin embargo, ninguna de estas razones exime de responsabilidad al hoy apelante, pues el desconocimiento de la ley no sirve de excusa<sup>1</sup> (*iuris ignorantia non excusat*), máxime cuando el señor DUARTE VILLARREAL es propietario de una empresa que presta servicios marítimos y como el mismo señaló en su escrito de apelación, tiene motonaves inscritas ante la Autoridad Marítima Nacional, por lo cual a él más que a nadie, por su estrecha relación con las actividades marítimas, le era exigible un comportamiento diligente y apegado a la normatividad vigente.

El apelante también señaló que no se tuvo en consideración las causales de atenuación del artículo 81 del Decreto Ley 2324 de 1984, además que el personal a cargo de la nave contaba con pólizas de vida y accidentes, así como también con los equipos mínimos de seguridad (radio, chalecos, bichero, etc.), no obstante, el Despacho advierte que estas situaciones nunca fueron acreditadas en la investigación y que aún si se hubieran logrado probar, ellas no constituyen una causal de

---

<sup>1</sup> Art. 9º del Código Civil

169

atenuación de la sanción, a la luz del artículo 81 ibídem, por lo cual no existe merito para bajar el monto de la multa impuesta por el fallador de primera instancia.

Para finalizar, este Despacho encuentra pertinente instar a la Capitanía de Puerto de Barranquilla, debido a que si bien había merito para iniciar la investigación administrativa por violación a Normas de Marina Mercante, como quedó demostrado en el fallo de primera instancia, que será confirmado con el presente acto administrativo, también había lugar al inicio de una investigación jurisdiccional por el presunto siniestro marítimo de naufragio de la motonave LAURA II, de acuerdo con las competencias propias de la Autoridad Marítima Nacional, específicamente aquellas contenidas en el numeral 27 artículo 5° del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con los artículos 25 y siguientes ibídem.

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

### RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR** en todas sus partes el fallo de primera instancia, de fecha 12 de diciembre de 2011, proferido por el señor Capitán de Puerto de Barranquilla dentro de la investigación administrativa adelantada por violación a las Normas de Marina Mercante, en contra de los señores JORGE RICARDO DUARTE VILLARREAL y ORLANDO CESAR RODRIGUEZ MERIÑO, en calidad de propietario y capitán, respectivamente, de la embarcación LAURA II.

**ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Barranquilla, el contenido del presente proveído a al señor JORGE RICARDO DUARTE VILLARREAL, identificado con la Cedula de Ciudadanía N° 8.702.344 y demás interesados, dentro de los (5) días hábiles siguientes al envío de la citación o subsidiariamente por medio de edicto, de conformidad con el artículo 44 y s.s. del código Contencioso Administrativo.

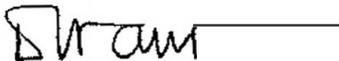
**ARTÍCULO 3°.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Barranquilla, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 4°.- Ejecutoriado** el presente acto, envíese copia del mismo con la respectiva constancia, a la Subdirección de Marina Mercante y al Grupo Legal Marítimo de esta Dirección, para lo de su competencia.

**ARTÍCULO 5°.-** Con la presente decisión queda agotada la vía gubernativa y en caso de inconformidad con la misma, se puede acudir a la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo, a fin de ejercer las acciones correspondientes.

Notifíquese y cúmplase,

29 ABR. 2014



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ  
Director General Marítimo

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



20120121076 33  
SA

Bogotá, D.C., 29 ABR. 2014

**REFERENCIA**

Clase de investigación: Administrativa por Violación a Normas de la Marina Mercante  
Asunto: Recurso de Apelación  
Número de expediente: 11022010-037  
Sujetos Procesales: Propietario motonave "COSTA AZUL"  
Capitán motonave "COSTA AZUL"  
Recurrente Señor MARCELINO VÁSQUEZ TORRES - Capitán motonave COSTA AZUL.

**OBJETO A DECIDIR**

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el señor MARCELINO VÁSQUEZ TORRES, en calidad de propietario de la motonave COSTA AZUL, en contra de la resolución N° 164 de 11 de noviembre de 2011, proferida por el señor Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la actuación administrativa adelantada por violación a las normas de la Marina Mercante, previos los siguientes:

**ANTECEDENTES**

1. Que mediante oficio de fecha 30 de septiembre de 2010, suscrito por el señor Comandante de la Estación de Guardacostas de Buenaventura, se informó al señor Capitán de Puerto de dicha jurisdicción, las novedades presentadas con la motonave COSTA AZUL con matrícula MC-01-477, cuando al parecer, se encontraba navegando sin la dotación mínima de seguridad, de acuerdo a su tonelaje y actividad autorizada.
2. Que el día 29 de septiembre de 2010, el señor Marinero Primero CASTILLO FONTALVO WILLIAN, presentó acta de protesta N° 290800R-SEP10 el día 21 de septiembre de 2010, en la cual reportó las novedades encontradas en la motonave COSTA AZUL.
3. Que el día 06 de octubre de 2010, el señor Capitán de Puerto de Buenaventura profirió auto de apertura de Investigación Administrativa en contra del propietario y del capitán de la motonave COSTA AZUL con matrícula MC-01-477, por la violación de Normas de Marina Mercante.

*[Handwritten signature]*

4. Que el día 28 de octubre de 2011, el señor Capitán de Puerto de Buenaventura profirió la Resolución N° 164 CP01-ASJUR, a través de la cual declaro responsable al señor MARCELINO VÁSQUEZ TORRES, en calidad de capitán de la motonave COSTA AZUL con matrícula MC-01-477, por la violación de Normas de Marina Mercante e impuso a título de sanción una multa de seis (06) salarios mínimos legales mensuales vigentes para el año 2011, equivalentes tres millones doscientos trece mil seiscientos pesos M/C (\$3.213.600).
5. Que a través de memorial de fecha 10 de noviembre de 2011, el señor MARCELINO VÁSQUEZ TORRES, presentó recurso de reposición en subsidio de apelación en contra de la Resolución 164 CP01-ASJUR, de fecha 28 de octubre de 2011.
6. Que mediante decisión de fecha 05 de enero de 2012, el señor Capitán de Puerto de Buenaventura confirmó en todas sus partes la resolución recurrida y concedió el recurso de apelación ante el señor Director General Marítimo.

### COMPETENCIA

De conformidad con lo establecido en el artículo 5, numeral 5 del Decreto Ley 2324 de 1984, y el numeral 2, artículo 2 del Decreto 5057 de 2009, corresponde a la Dirección General Marítima, previa investigación, determinar y aplicar cuando hubiere lugar, las sanciones disciplinarias o multas por infracciones o violaciones a normas relativas a las actividades marítimas y de marina mercante.

### HECHOS RELEVANTES

Mediante protesta N° 290800R SEP10, suscrita por el señor Marinero Primero CASTILLO FONTALVO WILLIAN, se pusieron en conocimiento del señor Capitán de Puerto de Buenaventura los siguientes hechos:

*"El día martes 21 de septiembre de 2010, siendo las 0830R en el desarrollo de la OROPER071 CEGUB - JDOEGUB/10 efectuando control de tráfico marítimo se procedió a la verificación de la M/N COSTA AZUL, que venía procedente de Iscuande, se pudo observar que la M/N llevaba sobrecarga acuerdo a su tonelaje y actividad autorizada.*

*Se procedió a realizar reporte de visita a la embarcación por la siguiente violación: navegar sin la dotación mínima de seguridad acuerdo a su tonelaje y actividad autorizada"*

### ARGUMENTOS DEL APELANTE

El señor MARCELINO VÁSQUEZ TORRES, fundamentó el recurso de apelación con base en los siguientes argumentos:

1. Que el señor Capitán de Puerto de Buenaventura, no tuvo en cuenta la protesta presentada por el apelante radicada bajo el N° 110210108725 de 21 de septiembre de 2011, donde se informó lo que realmente sucedió en la recalada de Satinga.

163

El recurrente aclaró que, la motonave al momento de los hechos contaba con un zarpe que le autorizaba hacer la travesía, por regla general las motonaves deben contar con todos los implementos de seguridad, los cuales son reflejados en unos certificados de navegabilidad y sin estos requisitos la motonave no hubiese podido hacerse a la mar, ni la autoridad marítima le hubiera autorizado operación alguna.

Concluyó diciendo que, este Despacho cuenta con una copia autentica de todos los certificados de navegabilidad vigentes de la motonave COSTA AZUL, que fueron obtenidos luego de una rigurosa inspección pericial, donde el perito certificó que la citada nave contaba con la idoneidad y elementos de dotación necesarios.

2. El recurrente anexó para que sea tenida como prueba, copia del instructivo para transporte de combustible en embarcaciones de cabotaje de fecha 24 de mayo de 1995, en el cual se lee en el numeral 1°; *"se debe almacenar sobre cubierta a proa, en bodegas plásticas, debidamente cerrados"*, y asegura que no tiene conocimiento de que ello hubiere cambiado, lo cual es costumbre en los buques de cabotaje que se encuentran autorizados como mixtos, por cuanto cubren una necesidad de las poblaciones del pacífico, transportar "carga y pasajeros".
3. Solicita al Despacho, que no parcialice lo dispuesto en el numeral 2° del artículo 1502 del Código de Comercio respecto a las prohibiciones del capitán, ya que indica la viabilidad de llevar carga en cubierta, cuando esta aceptado por la costumbre, que en realidad es el aspecto que corresponde al presente caso.
4. Afirma el apelante, que no existió sobrecarga, sí se tiene en cuenta que la motonave no excedió el tonelaje del peso muerto con relación a la carga que se declaró como transportada, que es la cantidad y especie acostumbrada, las tablas de madera fueron tendidas en los pasillos y cubierta, lo cual no impidió la movilidad de las personas, esa vieja costumbre se tiene, porque han sido esas tablas las que han ayudado a salvar muchas vidas en caso de emergencias, sin embargo, sí el despacho considera que se debe cambiar esa costumbre debería socializar las nuevas medidas a adoptar, pues actualmente no es la única nave que lo hace.

### CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

En cuanto al primer argumento, es preciso señalar que éste se encuentra dirigido a desvirtuar que la nave COSTA AZUL el día 21 de septiembre de 2010, se encontraba navegando sin la dotación mínima de seguridad, de acuerdo a su tonelaje y actividad autorizada, al respecto dice: *"no es coherente que se sancione por falta de dotación mínima de seguridad, cuando el funcionario en ningún momento de la visita solicitó que se le mostrara elemento alguno"*, sin embargo, no es cierto que se le haya sancionado por no contar con la dotación mínima de seguridad, pues en la parte considerativa de la resolución N° 164 CP01-ASJUR de 28 de octubre de 2011, se dejó claro que las conductas objeto de sanción administrativa, son las contenidas en los artículos 1501 numeral 3 y 1502 numeral 2, que a continuación se transcriben:

Art. 1501.- son funciones y obligaciones del capitán:

3. *estar a cargo del cargue, estiba y estabilidad de la nave.*

Art. 1502.- prohíbese al capitán:

2. *colocar sobre cubierta parte alguna de la Carga, a menos que consintiéndolo el cargador, las condiciones técnicas lo permitan o cuando esté aceptado por la costumbre.*

En este mismo punto, el apelante manifestó que no se tuvo en cuenta la protesta que presentó ante la Capitanía de puerto el día 21 de septiembre de 2011, donde según su dicho, informó lo que realmente sucedió en la recalada de Satinga, sin embargo, dicho documento fue valorado como correspondía por el señor Capitán de Puerto de Buenaventura, pues no podía haberse tenido como una prueba que lo exonerara de responsabilidad, toda vez, que con dicho documento lo que se pretende es acreditar que la nave llevaba una carga inferior a su tonelaje de registro bruto y que contaba con los requisitos mínimos de seguridad para hacerse a la mar, olvidando que la decisión de primera instancia versó sobre otras conductas.

Con el segundo argumento, el apelante pretende que sea tenido como prueba un documento suscrito por el señor Capitán de Puerto de Buenaventura con fecha 24 de mayo de 1995, en el cual se imparten algunas instrucciones que se deben observar para realizar el transporte de combustible en embarcaciones de cabotaje, donde en primer lugar se dice que la carga se debe almacenar sobre cubierta a proa, sin embargo, si se lee el documento en su totalidad, se puede observar que las disposiciones allí contenidas, tenían el propósito de instruir a los capitanes en la forma de realizar la estiba de sus naves cuando en ellas se fuera a transportar combustible.

Pero el caso bajo examen, la carga que se encontró sobre cubierta era distinta al combustible, es más, en el escrito de apelación él mismo recurrente afirma que llevaban tablas tendidas sobre la cubierta, es decir, una carga distinta a aquella que se encuentra autorizada por el instructivo que señaló el apelante, máxime, cuando dicha conducta se encuentra prohibida de acuerdo con el numeral 2° del artículo 1502 del Código de Comercio.

Al respecto, el recurrente manifiesta que hubo una indebida interpretación del precitado artículo, pues el contenido del mismo supone que, se puede llevar carga sobre cubierta por cuanto, es aceptado por la costumbre. Más adelante afirma que en esa zona del pacífico, es una práctica común que las tablas de madera sean tendidas en los pasillos y cubierta de la nave, sin que con ello se impida la movilidad de las personas, sino porque son precisamente esas tablas las que han salvado vidas en casos de emergencia.

Pero, este despacho debe aclarar que la interpretación dada por el fallador de primera instancia al artículo 1502 N° 2 del Código de Comercio, es la que corresponde, dado que, la costumbre como excepción a la prohibición de llevar carga en cubierta, debe entenderse como la costumbre mercantil, de que trata el artículo 3° de citado compendio normativo, que a continuación se transcribe:

*"la costumbre mercantil tendrá la misma autoridad que la ley comercial, siempre que no la contraríe y que los hechos constitutivos de la misma sean públicos, uniformes y reiterados en el lugar donde hayan de cumplirse las prestaciones o surgido las relaciones que deban regularse por ella."*

153

Sin embargo, no basta con que la costumbre sea alegada, sino que la costumbre mercantil destinada a producir efectos jurídicos debe acreditarse, probarse, demostrarse, pues no basta indicar que la costumbre existe, que sus prácticas son públicas, notorias, constantes y uniformes, que existen y se desarrollan en determinado lugar, como lo hizo el hoy apelante, porque ello es meramente teórico, su aspecto práctico, al contrario, es eminentemente probatorio.

En cuanto a ello, el artículo 6° del Código de Comercio señala lo siguiente:

*"la costumbre mercantil se probará como lo dispone el Código de Procedimiento Civil, sin embargo cuando se pretenda probar con testigos, éstos deberán ser, por lo menos, cinco comerciantes idóneos inscritos en el registro mercantil, que den cuenta razonada de los hechos y de los requisitos exigidos a los mismos en el artículo 3°; y cuando se aduzcan como prueba dos decisiones judiciales definitivas, se requerirá que éstas hayan sido proferidas dentro de los cinco años anteriores al diferendo."*

En el caso bajo examen, el apelante señaló que, era una costumbre en aquellas zonas del Pacífico Colombiano, llevar las tablas de madera tendidas sobre la cubierta y los pasillos de la nave, pero no presentó siquiera una prueba sumaria, que respaldara su versión, por lo cual, mal haría este despacho en darle pleno valor probatorio a su dicho, cuando no se cuenta con los elementos probatorios que respalden tal versión.

De lo anterior se concluye en grado de certeza que, el señor MARCELINO VÁSQUEZ TORRES, quien para el día 21 de septiembre de 2010, fungía como capitán de la nave COSTA AZUL con matrícula MC-01-477, transgredió la prohibición contenida en el N° 2 del artículo 1502 del Código de Comercio, referente a no transportar carga en cubierta y fue descuidado o poco diligente en el cumplimiento de la obligación de estar al tanto del cargue y estiba de la nave (art. 1501 N° 2 ibídem), por lo cual, este Despacho encuentra acertada la decisión del señor Capitán de Puerto de Buenaventura y confirmará en todas sus partes la decisión recurrida.

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

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR** en todas sus partes la resolución N° 164 CP01-ASJUR de 28 de octubre de 2011, proferido por el señor Capitán de Puerto de Buenaventura dentro de la investigación administrativa adelantada por violación a las Normas de Marina Mercante, en contra del señor MARCELINO VÁSQUEZ TORRES, en calidad de capitán de la motonave COSTA AZUL.

**ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, el contenido del presente proveído al señor MARCELINO VÁSQUEZ TORRES, identificado con la Cedula de Ciudadanía N° 16.481.305 y demás interesados, dentro de los (5) días hábiles siguientes al envío de la citación o subsidiariamente por medio de edicto, de conformidad con el artículo 44 y s.s. del código Contencioso Administrativo.

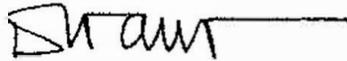
**ARTÍCULO 3°.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Buenaventura, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 4º.-** Ejecutoriado el presente acto, envíese copia del mismo con la respectiva constancia, a la Subdirección de Marina Mercante y al Grupo Legal Marítimo de esta Dirección, para lo de su competencia.

**ARTÍCULO 5º.-** Con la presente decisión queda agotada la vía gubernativa y en caso de inconformidad con la misma, se puede acudir a la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo, a fin de ejercer las acciones correspondientes.

Notifíquese y cúmplase,

29 ABR. 2014



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ  
Director General Marítimo

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



297012 101970  
10/1

Bogotá, D.C., 29 ABR. 2014

**REFERENCIA**

Clase de investigación: Administrativa por Violación a Normas de la Marina Mercante  
Asunto: Recurso de Apelación  
Número de expediente: No. 11022011033  
Sujetos Procesales: Perito marítimo Marco Fidel Cruz Martínez  
Recurrente: Marco Fidel Cruz Martínez

**OBJETO A DECIDIR**

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el señor MARCO FIDEL CRUZ MARTÍNEZ, identificado con la cédula de ciudadanía No. 9.086.007 expedida en Cartagena - Bolívar, en calidad de perito marítimo, en contra de la Resolución No. 168 -CP1-ASJUR, del 16 de noviembre de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura - Valle, dentro de la actuación administrativa adelantada por violación a las normas de la Marina Mercante, previos los siguientes:

**ANTECEDENTES**

1. Mediante informe de novedad del 1 de junio de 2011, suscrito por el señor Suboficial Jefe FABIAN MOLINA URUETA, Responsable del Área de Litorales y Medio Ambiente, la Capitanía de Puerto de Buenaventura tuvo conocimiento que el 24 de mayo de 2011 la agencia marítima "NINI JOHANNA QUIÑONES", solicitó nombramiento de perito para la toma de 1200 galones de ACPM de la motonave "MARION", por su parte el perito marítimo MARCO FIDEL CRUZ, presenta informe por la toma de 1200 galones de gasolina y no de ACPM, posteriormente el perito presenta otro informe de inspección realizada el 28 de mayo de 2011 por el cargue de 1500 galones de gasolina y no figura el nombramiento del mencionado perito para la supervisión de esta maniobra.
2. El día 20 de junio de 2011, la Capitanía de Puerto de Buenaventura decreta la apertura de investigación administrativa por presunta violación a las normas de Marina Mercante contenida en los numerales 1 y 2 del Reglamento 004 -DIMAR de 1994, en contra del perito MARCO FIDEL CRUZ MARTÍNEZ.
3. El día 16 de noviembre de 2011, mediante Resolución No. 168 CP1-ASJUR, el Capitán de Puerto de Buenaventura declara administrativamente responsable al perito marítimo MARCO FIDEL CRUZ MARTÍNEZ, por violación a las normas de Marina Mercante, e impone sanción

10/1

consistente en la suspensión por 45 días de la licencia en contaminación marina y fluvial categoría "A".

4. El día 12 de diciembre de 2011, el perito MARCO FIDEL CRUZ MARTÍNEZ, presenta recurso de reposición y en subsidio apelación en contra del acto administrativo sancionatorio.
5. El día 10 de febrero de 2012, la Capitanía de Puerto de Buenaventura resuelve recurso de reposición, confirmando en su totalidad la resolución recurrida y concediendo en el efecto suspensivo el recurso de apelación.

### COMPETENCIA

De conformidad con lo establecido en el artículo 5, numeral 5 del Decreto Ley 2324 de 1984, y el numeral 2, artículo 2 del Decreto 5057 de 2009, corresponde a la Dirección General Marítima, previa investigación, determinar y aplicar cuando hubiere lugar, las sanciones disciplinarias o multas por infracciones o violaciones a normas relativas a las actividades marítimas y de Marina Mercante.

### HECHOS RELEVANTES

El día 24 de mayo de 2011, la agencia marítima "NINI JOHANNA QUIÑONES", solicitó el nombramiento de perito para el cargue de 1200 galones de aceite combustible para motor (ACPM), de la motonave "MARION", siendo designado como perito en contaminación el señor MARCO FIDEL CRUZ MARTÍNEZ.

De conformidad con el informe presentado por el citado perito, radicado en la Capitanía de Puerto de Buenaventura el día 31 de mayo de 2011, bajo el consecutivo 112011104601, el día 26 de mayo se realizó el cargue de la motonave "MARION", por una cantidad de 1200 galones de gasolina, y no de ACPM como aparecía en la solicitud de nombramiento de perito.

El perito presentó igualmente un informe de inspección y una cuenta de cobro por el cargue de 1500 galones de gasolina realizada el día 28 de mayo de 2011, con relación a este cargue se verificó la carpeta de solicitudes de peritos y no aparece ningún requerimiento a nombre de la motonave "MARION", por esta inspección, mucho menos el nombramiento del citado perito.

Verificado el zarpe de la motonave "MARION", del 28 de junio de 2011, aparece como carga la cantidad de 1500 galones de gasolina, independiente de los 1200 galones tomados como combustible exento (folios 2 al 20).

### ARGUMENTOS DEL APELANTE

Frente a las consideraciones presentadas en el recurso de apelación por el señor MARCO FIDEL CRUZ MARTÍNEZ, perito marítimo se puede extraer lo siguiente:

1. Afirma que en cuanto a la inspección de cargue de combustible de la motonave "MARION", realizada el 26 de mayo de 2011, no es cierta la información dada por el funcionario del área de Litorales y Medio Ambiente de la Capitanía de Puerto, en la que indica "el perito Marco Fidel Cruz, presenta informe por la toma de 1200 galones de gasolina y no ACPM". Asevera que esta persona se contradice abiertamente con la evidente realidad del informe pericial presentado como tal, pues en el punto 11 del numeral II y en la sección III, relación de la

*M*

carga, se describe genéricamente la carga como combustible, lo que es cierto, y su cantidad correcta de 1200 galones, y por otra parte el certificado correspondiente que hace parte integral de este mismo, informe pericial, en el que se define claramente la cantidad de carga y su clase en el que textualmente dice "... se certifica que el día 26 de mayo de 2011, en los muelles de la bodega Renacer se realizó la inspección de entrega de combustible a la motonave "MARION"... en total 1200 galones de marine diésel oil (MDO)..." hecho que de plano desvirtúa esta errada afirmación y que dadas las atípicas circunstancias podría rayar a una temeraria falsedad.

Información clara descrita en estos citados documentos oficiales primarios que confirman lo correcto hecho por el suscrito y niega cualquier presunción de error de fondo y la argumentada negligencia en la función, independiente del error de forma y simple ocurrido en el documento comercial secundario la cuenta de cobro, que por asunto involuntario de digitación y de hecho por demás inocuo para el efecto legal del informe pericial de inspección como tal, como de los mismos efectos tarifarios y comerciales, razón de ser de la misma, que se nos pasó a todos los involucrados en su revisión, por lo que aún sin objeción alguna y con su visto bueno de la agencia marítima, del armador y de la oficina de Litorales de la Capitanía de Puerto hizo su normal trámite para su pago respectivo.

2. Indica que en relación con el segundo caso, el considerando inicial de la Resolución 168/2011 y en la parte de considerativa del señor Capitán de Puerto al fallar, dice que la oficina de Litorales y Medio Ambiente informa textualmente "el perito presenta informe de inspección realizada el 28 de mayo de 2011" por el cargue de 1500 galones de gasolina y no figura el nombramiento del mencionado perito para la supervisión de esta maniobra.

Sobre el asunto indica que es necesario considerar algunos aspectos elementales de procedimiento que comunica y desvirtúa en justo derecho la imputación de cargos que el despacho le hace calificando de negligencia en el desempeño de las funciones y desconocimiento de las disposiciones de la Dirección General Marítima, así: en declaraciones que obran en el expediente se establece que la segunda inspección realizada a la motonave "MARION" el día sábado 28 de mayo de 2011, dos días posterior a la primera que realizó el perito a la misma nave, (cuya modalidad de asignación del mismo perito en casos como este y similares es muy usual por parte de la Capitanía, como igual lo ha hecho en otras oportunidades), fue debidamente contactado por los usuarios del servicio, es decir el armador de la motonave y la representante de la agencia marítima, quienes le manifestaron que había sido el perito nominado por la Capitanía de Puerto para este servicio, (sistema este que igualmente ha sido la frecuente costumbre establecida), requiriendo así la urgente asistencia al muelle, puesto que el carro tanque ya estaba listo al costado de la motonave.

Razón obvia por la que con la debida diligencia estimada de su función, salió de inmediato a atender este urgente requerimiento hecho por los citados representantes de la motonave y la agencia marítima, quienes por principio son personas y entidades reconocidos y licenciados legalmente por la Dirección General Marítima para ejercer su función, los que de hechos son considerados personas serias, responsables, respetables y honorables, de alta credibilidad, libres y aptas para transmitir, comunicar y pedir un requerimiento de este tipo, como directos usuarios del servicio, responsables director de la legalidad y solicitud del mismo ante las Autoridades competentes, como igualmente libres de contratar cualquier servicio particular de inspección que a bien estimen para su motonave independientemente de los

1159

que le exige por procedimiento DIMAR, bajo responsabilidad y riesgo de estos y como responsable igualmente del pago económico del servicio solicitado.

A los que como se dijo en la declaración, dentro del principio fundamental de la presunción de la buena fe, que todos deben respetar, creyó honestamente y acepto esta información y requerimiento igual dentro de su actuación de buena fe, y en ningún momento supuso la presunta mala fe de estas personas reconocidas por la Autoridad Marítima, que lo obligara por presunta desconfianza y contradictoriamente con presunción de mala fe a investigar exhaustivamente ante la Capitanía de Puerto la veracidad de esta información, máxime en la situación tan apremiante de la urgencia del servicio requerido y de las personas de las que procedía la información, y por otra parte con el problema de no ser un día hábil, en que generalmente se complica la normal comunicación con la Capitanía de Puerto, sobre todo en la oficina de Litorales, atenuante considerable que debe ser tenido en cuenta. Y finalmente por esos motivos desistió de intentarlo, entendiendo que todo estaba bien, y simplemente en derecho creyó dentro de una actuación de buena fe y como se ha dicho, dentro del derecho fundamental de la presunción de buena fe consagrado en la Constitución Nacional, principio legal que nadie puede desconocer y todo el mundo se obliga a respetar.

3. Asimismo plantea una serie de interrogantes, para reconsiderar el tema, así:

- Por qué razón, durante el tiempo que el perito ejerció la debida y diligente inspección dentro de la buena fe asumida, en esta motonave MARION, ese sábado 28 de mayo, en ningún momento apareció, ni se presentó un perito diferente al apelante como nominado a través de la oficina de Litorales para sustituirlo y atender debidamente este control de cargue de combustible, que por necesidad inmediata del servicio requería esta citada unidad este día sábado 28, en cumplimiento estricto de las normas de seguridad de DIMAR.
- Por qué razón en ningún momento de la operación de control de la inspección a esta motonave se le comunicó o presentó al frente de trabajo en muelle, el funcionario de la Capitanía de Puerto, y el agente marítimo responsable de la solicitud del servicio, para notificarle de la equivocación u omisión y suspender el presunto servicio irregular y negligente? Y simplemente notificarle de ser relevado en este servicio, por el perito nominado para que le hubiese dado la atención debida que requería esta motonave, sin necesidad de que después de tanto tiempo se llegase a estar complicaciones y extremos al parecer tendenciosos, prejuzgativos y arbitrarios. Y por otra parte que hubiese pasado si no hubiese el perito atendido ese sábado 28 el cargue de combustible de la motonave MARION?, quien era el perito nominado?, o sería que la motonave hubiese tenido que cargar sin la presencia del perito?, o en su defecto la motonave no hubiese podido cargar con los perjuicios pertinentes para esta?.
- Si la presunta actuación equívoca e irregular, es de responsabilidad del perito, porque razón tanto la agencia marítima, el armador de la motonave y los funcionarios del área de Litorales y Medio Ambiente de la Capitanía de Puerto, proceden regularmente y sin objeción alguna a recibir, aceptar, tramitar y afirmar los documentos oficiales de la inspección practicada el 28 de mayo, presentados por el perito, y aún autorizan el pago de honorarios del servicio, haciéndole transito legal como un hecho normal y correctamente cumplido?.

103

- Por qué razón el supuesto error por negligencia en las funciones incurrido por parte del perito el 28 de mayo de 2011, solo se lo dan a conocer a su despacho por parte de la oficina de Litorales muchos días después y sorpresivamente se lo informa la Capitanía de Puerto hasta el 20 de junio, es decir 23 días después, lo que le parece tendencioso, máxime cuando perfectamente se hubiese podido en ese mismo instante tomar la respectiva medida correctiva, preventiva por parte del funcionario de Litorales, lo que hubiese solucionado la manifiesta equivocación del agente marítimo, del armador y del perito y los demás responsables, y se hubiese sencillamente evitado todo este proceso desgastante, y prejuizgativo que solo entraba y complica lo sencillo.
- Si el armador de la motonave y la agencia marítima los que son personas debidamente acreditadas pro DIMAR con su licencia respectiva, quienes para estos eventos obligatoriamente tienen que estar de acuerdo con la Capitanía de Puerto para todo lo pertinente, confirman y aceptan la atención de su motonave por el perito para el 28 de mayo y sin recibir objeción por parte de ninguno de estos actores comprometidos en este servicio, y más aun reconociéndose la legalidad del pago de la cuenta de honorarios por la prestación correcta del servicio con el visto bueno de la Capitanía de Puerto, por lo que se pregunta será que cabe presumir que existió en esto algún tipo de confabulación, mala fe, engaño, negligencia manifiesta de las funciones, u otras contravenciones graves, que en verdad y justicia ameriten este tipo de sanciones sobrecargadas?, pero a su consideración, violación al derecho fundamental de presunción de buena fe, rayando abiertamente a los errores en justo derecho, la equívoca y arbitraria administración de justicia, el posible abuso de función pública y de autoridad, la prevarical acción y omisión por vulneración indebida al justo derecho fundamental, a la honra, la moral y dignidad de la persona.
- Finalmente sugiere analizar la actuación de los funcionarios de la oficina de Litorales de la Capitanía de Puerto, quienes dentro de su función de servidores públicos reciben y revisan debidamente los documentos para constatar su exactitud, y dentro del normal procedimiento facilitador y asesor, y por elemental procedimiento en caso de detectar algún tipo de inconsistencia de forma, pueden previamente actuar llamando simplemente al perito presuntamente equivocado, para que verifique su posible error de forma, y sencillamente se corrija, evitando innecesariamente traumas y desgastadoras complicaciones, como así le consta que personalmente lo hacen los funcionarios de la Capitanía, sección de Gentes de Mar y Naves, en las inspecciones de renovación de certificados de embarcaciones, quienes a su juicio dejando toda aptitud soberbia y policiva, proceden correctamente y con gran calidad de servidores públicos, como equipo asesor y facilitador de la Capitanía de Puerto, a ser solución y no problema, en aras del perfeccionamiento de los procesos, que contribuye a la descongestión de su despacho, del aparato administrativo y jurídico, que evita su pesada carga con estos desgastadores e inocuos procesos, que solo entraban las cosas elementales.

Por los anteriores argumentos, solicita se revoque la decisión adoptada por el Capitán de Puerto de Buenaventura.

#### CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Teniendo en cuenta los hechos anteriormente descritos y los argumentos esbozados en el recurso de apelación, este Despacho entra a resolver:

*(Handwritten mark)*

Que la Dirección General Marítima, tiene la función de *"Adelantar y fallar las investigaciones por violación a normas de Marina Mercante"*, conforme con el numeral 27 del artículo 5 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Así mismo, que el artículo 79 del citado Decreto establece como infracción a la Legislación Marítima colombiana toda contravención o intento de contravención a las normas, a las leyes, decretos, reglamentos y demás vigentes en la marina, ya sea por acción u omisión.

Que el Director General Marítimo, tiene la función de *"imponer las multas o sanciones contempladas en la Ley, los Decretos o las reglamentaciones especiales de la Dirección General Marítima y Portuaria y conocer por vía de apelación de las que impongan los Capitanes de Puerto"*, conforme con el numeral 5 del artículo 11 del Decreto Ley 2324 de 1984.

En relación con los argumentos del recurrente, se precisa que obra en el expediente constancia mediante la cual se vislumbra que el perito MARCO FIDEL CRUZ MARTÍNEZ, realizó inspección en contaminación a la motonave "MARION" de bandera colombiana, el día 26 de mayo de 2011, cuya conexión de mangueras se inició a las 16:10 y culminó a las 16:45, cargándose un total de 1.200 galones, sin especificar que sustancia se tomó, posteriormente emite certificación del 30 de mayo de la misma anualidad, en el que indica que durante el cargue anteriormente especificado se cargaron 1200 galones de marine diésel oíl (MDO), así mismo presenta cuenta de cobro No. 26/05/2011-16, en la que detalla que en la inspección técnica realizada a la motonave "MARION" se cargaron 1200 galones de gasolina (folios 7, 8, 9 y 10).

En el sentido anterior, se evidencia en el expediente solicitud de perito inspector para toma de combustible de la motonave "MARION" del 24 de mayo de 2011, para cargar 1200 galones de aceite combustible para motor (ACPM), para el cual la Capitanía de Puerto de Buenaventura designó como perito inspector al señor MARCO FIDEL CRUZ, quién se notificó y posesionó el mismo día a las 09:30 horas (folio 4).

De lo anterior se colige que para el día 26 de mayo de 2011, la motonave "MARION" de bandera colombiana cargó 1200 galones de marine diésel oíl (MDO), asistida por el perito MARCO FIDEL CRUZ, como inspector en contaminación, designado y posesionado previamente por la Capitanía de Puerto de Buenaventura, sin que esta nave haya sido autorizada para tomar esta clase de combustible en esta fecha, por cuanto se permitió el cargue de 1200 galones de ACPM como se demostró anteriormente, hechos probados en la investigación, y que permiten divisar que no le asiste la razón al apelante cuando indica que se erró en los informes que presentan los funcionarios del área de Litorales y Medio Ambiente, que ponen en conocimiento de esta Capitanía de Puerto la novedad expuesta en el informe pericial.

El perito marítimo en los términos del Reglamento 004 de 1994, es una persona que por su idoneidad y experiencia cuenta con la capacidad suficiente para prestar asesoría y practicar inspecciones en asuntos marítimos de su especialidad, siendo una de estas últimas la de contaminación marina y fluvial, tal como la licencia con la cual cuenta el señor MARCO FIDEL CRUZ MARTÍNEZ, el cual siendo un experto en la materia, está encargado de consignar en las conclusiones de su inspección información completamente veraz y ajustada a la realidad, máxime que cuenta con la causal expresa de ser sancionado por presentar informes que no se ajusten a la realidad, especialmente si estos informes presentan errores graves como en el caso en estudio, errores que no pueden ser corregidos por la Capitanía de Puerto, debido a que esta tiene radicada la

función de investigar a los infractores de las normas de Marina Mercante, cuando se trate de personas dedicadas a la realización de actividades marítimas.

En lo relacionado con el segundo caso, en el que se plantea que el perito MARCO FIDEL CRUZ MARTÍNEZ, realizó otro cargue de combustible de la motonave "MARION" de bandera colombiana, el día 28 de mayo de 2011, en el que se tomó 1500 galones de gasolina, sin previa designación, ni posesión ante la Capitanía de Puerto de Buenaventura, al respecto y en relación con lo argumentado por el reclamante relacionado con el proceso para designar perito, es necesario citar el artículo 4 del Reglamento 004 de 1994, en el que se establece que a solicitud del interesado el Capitán de Puerto como Autoridad Marítima local y en representación del Director General Marítimo, ordenará practicar las inspecciones necesarias para garantizar el cumplimiento de las normas y procedimientos establecidos en los Convenios Internacionales y la Legislación Nacional.

A su vez el artículo 28 ejusdem, contempla que los peritos marítimos inscritos en las Capitanías serán designados por los Capitanes de Puerto en forma rotativa, de manera que el mismo perito no puede ser nombrado una segunda vez, si no cuando haya agotado la lista de inscritos en la especialidad que le corresponda, como se observó anteriormente el proceso de nombramiento de los peritos marítimos le corresponde a la Autoridad Marítima local, quien es la encargada de comunicar al perito nominado, para que este realice su posesión y conozca los detalles de la inspección que va a realizar, a fin de efectuarla en los términos autorizados por la Capitanía de Puerto y en cumplimiento de las normas de Marina Mercante, disposiciones que van en contra de lo argumentado por el apelante, cuando indica que fue debidamente contactado por los usuarios del servicio para supervisar el cargue.

Evidentemente los argumentos del apelante carecen de asidero jurídico, por cuanto es palmario el desconocimiento del procedimiento para la designación, postulación y correcto ejercicio de las inspecciones en contaminación, sin embargo este desconocimiento de la norma no lo exime de responsabilidad en la infracción de la normatividad.

Es de anotar que las actuaciones administrativas se ciñen a los postulados constitucionales de la buena fe, la cual se presume en toda actuación de los particulares ante la Autoridad, así como se presume que las actuaciones de los particulares ante las Autoridades también se rigen por este principio.

Cabe precisar que el artículo 84 de nuestra carta política, establece que cuando un derecho o una actividad hayan sido reglamentados de manera general, las autoridades públicas no podrán establecer, ni exigir permisos, licencias o requisitos adicionales para su ejercicio, este principio también tiene sus límites y condicionamientos, derivados de otro postulado fundamental que es la prevalencia del interés común, en principio puede pensarse que el principio de buena fe se levante como una barrera infranqueable que impida a las autoridades el cumplimiento de su función, pues, mientras la ley las faculte para hacerlo, pueden y deben exigir los requisitos en ella indicados para determinados fines, sin que tal actitud se oponga a la preceptiva constitucional. En nuestro estado de derecho, las leyes gozan de aptitud constitucional para imponer a la administración o a los jueces la obligación de verificar lo manifestado por los particulares y para establecer procedimientos con arreglo a los cuales pueda desvirtuarse en casos concretos la presunción de la buena fe, de tal manera que si así ocurre, con sujeción a sus preceptos se haga responder al particular implicado tanto desde el punto de vista del proceso o actuación de que se trata. (Ponencia del Magistrado José Gregorio Hernández Galindo, en sentencia T-460 de julio 15 de 1992, Corte Constitucional).

Así las cosas, no constituye desconocimiento del principio Constitucional de buena fe, el hecho de que la Autoridad Marítima investigue las infracciones o contravenciones cometidas y cuando lo considere procedente aplicar las sanciones y multas contempladas en el Título V del Decreto Ley 2324 de 1984, para lo cual cabe recordar que el reglamento 004 de 1994, que trata sobre las especialidades, categorías y competencia de los peritos marítimos, hace parte de ese conjunto de normas que en virtud de la competencia que el legislador otorgó a la Dirección General Marítima, debe velar por su cumplimiento y correcta aplicación.

En este orden de ideas, y en relación con los cuestionamientos realizados por el apelante, nos referiremos de forma simplificada, así:

Prueban los documentos obrantes en el expediente que para el día 28 de mayo de 2011, la motonave "MARION" de bandera colombiana, realizó el cargue de 1500 galones de gasolina, con la supervisión del perito MARCO FIDEL CRUZ MARTÍNEZ, quien realizó esta actividad sin el nombramiento previo de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, y sin que siquiera se hubiese realizado la solicitud de inspector en contaminación ante la Capitanía de Puerto de Buenaventura, motivo por el cual es imposible que la citada Autoridad conociera que esta nave realizaría esta actividad y mucho menos interviniera en la realización de la maniobra.

Como se había manifestado anteriormente, el incumplimiento a la normatividad marítima colombiana, se sanciona en los términos del Decreto Ley 2324 de 1984, y por remisión al Código Contencioso Administrativo, así las cosas el Capitán de Puerto es el encargado de ejercer la Autoridad Marítima en su jurisdicción, por lo que no es justificable que el recurrente alegue que al detectar la violación a las normas por negligencia en el desempeño sus funciones se le debió realizar un llamado de atención, por cuanto el conducto regular es investigar las infracciones a la normatividad, para el caso en estudio es lo atinente a la norma que rige las especialidades, categorías y competencia de los peritos marítimos Reglamento 004 de 1994.

Así las cosas el llamado de atención o amonestación escrita, la suspensión de privilegios, la cancelación permanente de los mismos y las multas son las clases de sanciones contempladas en el Decreto Ley 2324 de 1984, las cuales solo se pueden imponer por parte de la Autoridad Marítima una vez se agote el procedimiento administrativo indicado anteriormente, y para el ejercicio profesional de la actividad de perito de conformidad con las causales establecidas en el artículo 25 del Reglamento 004 de 1994.

Finalmente se le insta al perito marítimo MARCOS FIDEL CRUZ MARTÍNEZ, para que desempeñe su función de perito diligentemente, cumpla con las normas de Marina Mercante, y que la información que consigne en los informes periciales, sea veraz, acorde a la realidad y no con esta clase de errores graves que no solo entorpecen el proceder de la Autoridad Marítima Nacional, si no que se convierten en causales de sanción.

Por las razones anteriormente expuestas, este Despacho no encuentra argumentos suficientes para acceder a las peticiones incoadas por el apelante, ni para revocar la decisión adoptada por el Capitán de Puerto de Buenaventura, por lo que se procederá a confirmar en su integridad la Resolución No. 168 CP1-ASJUR, del 16 de noviembre de 2011.

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

**RESUELVE**

**ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR** en su integridad la Resolución No. 168 CPI-ASJUR, del 16 de noviembre de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, de conformidad con la parte motiva de este fallo.

**ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, el contenido del presente proveído al señor perito marítimo **MARCOS FIDEL CRUZ MARTÍNEZ**, perito marítimo, en los términos establecidos en los artículos 44 y 45 del Código Contencioso Administrativo.

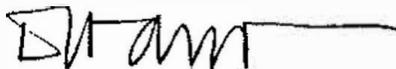
**ARTÍCULO 3º.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Buenaventura, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 4º.- Ejecutoriado** el presente acto, envíese copia del mismo con la respectiva constancia, a la Subdirección de Marina Mercante y al Grupo Legal Marítimo de esta Dirección, para lo de su competencia.

**ARTÍCULO 5º.-** Con la presente decisión queda agotada la vía gubernativa y en caso de inconformidad con la misma, se puede acudir a la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo, a fin de ejercer las acciones correspondientes.

Notifíquese y cúmplase,

**29 ABR. 2014**



Contraalmirante **ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ**  
Director General Marítimo

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



20212101654  
2014

Bogotá, D.C., 30 ABR. 2014

**REFERENCIA**

Clase de investigación: Administrativa por Violación a Normas de la Marina Mercante  
Asunto: Recurso de Apelación  
Número de expediente: Reporte de infracción No. 3877 del 26 de julio de 2011  
Sujetos Procesales: Capitán de la motonave "INMULUMBA II"  
Propietario y/o armador de la motonave "INMULUMBA II"  
Recurrentes: Yovani Salas Cuero  
Representante legal Instituto Matia Mulumba

**OBJETO A DECIDIR**

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por los señores JOSÉ YOVANI SALAS CUERO y SILVANO CAICEDO GIRÓN, en calidad de representante legal del Instituto Matia Mulumba, capitán y armador de la motonave "INMULUMBA II" de bandera colombiana, en contra de la Resolución No. 137 CP01-ASJUR, del 5 de octubre de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura - Valle, dentro de la actuación administrativa adelantada por violación a las normas de la Marina Mercante, previos los siguientes:

**ANTECEDENTES**

1. Que el día 2 de agosto de 2011, la Capitanía de Puerto de Buenaventura tuvo conocimiento que el señor Inspector de naves menores Nicolás Muñoz Velázquez, impuso el reporte de infracción No. 3877 al capitán de la motonave "INMULUMBA II" de bandera colombiana, por infringir el código 031 "no atender las recomendaciones de la Capitanía de Puerto, mediante circulares, avisos, órdenes verbales y demás medios de comunicación", correspondiente a la Resolución DIMAR 0347 de 2007.
2. El día 5 de octubre de 2011, mediante acto administrativo No. 137 CP01-ASJUR, el Capitán de Puerto de Buenaventura declaró administrativamente responsable al capitán de la motonave "INMULUMBA II".
3. El día 11 de octubre de 2011, los señores JOSÉ YOVANI SALAS CUERO y SILVANO CAICEDO GIRÓN, en calidad de representante legal del Instituto Matia Mulumba, capitán y armador de la motonave "INMULUMBA II", presentaron recurso de reposición y en subsidio apelación en contra del acto administrativo sancionatorio.

103

4. El día 9 de diciembre de 2011, la Capitanía de Puerto de Buenaventura resolvió recurso de reposición, confirmando en su totalidad la Resolución impugnada y concediendo en el efecto suspensivo el recurso de apelación.

### COMPETENCIA

De conformidad con lo establecido en el artículo 5, numeral 5 del Decreto Ley 2324 de 1984, y el numeral 2, artículo 2 del Decreto 5057 de 2009, corresponde a la Dirección General Marítima, previa investigación, determinar y aplicar cuando hubiere lugar, las sanciones disciplinarias o multas por infracciones o violaciones a normas relativas a las actividades marítimas y de Marina Mercante.

### HECHOS RELEVANTES

El señor NICOLAS MUÑOZ VELÁSQUEZ, inspector de naves menores de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, informó que se impuso el reporte de infracción No. 3877 del 26 de junio de 2011, al capitán de la motonave "INMULUMBA II", por infringir el código 031 de la Resolución 0347 de 2007, debido a que la motonave debió recalar al puerto de Buenaventura el día 9 de julio de 2011, y lo hizo el día 26 de julio del mismo año, hecho que se constata en el acta de visita No. 42726 (folios 2, 3 y 4).

### ARGUMENTOS DEL APELANTE

Frente a las consideraciones presentadas en el recurso de apelación por los señores JOSÉ YOVANI SALAS CUERO y SILVANO CAICEDO GIRÓN, en calidad de representante legal del Instituto Matia Mulumba, capitán y armador de la motonave "INMULUMBA II", se puede extraer lo siguiente:

Manifiestan los recurrentes que están en una situación muy crítica, que la nave pertenece a una institución sin ánimo de lucro que le sirve a la población menos favorecida del municipio de Buenaventura y que teniendo en cuenta que siendo la primera vez que sucede, se les rebaje la multa impuesta a un precio razonable.

### CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Teniendo en cuenta los hechos anteriormente descritos y los argumentos esbozados en el recurso de apelación, este Despacho entra a resolver:

Que la Dirección General Marítima, tiene la función de "*Adelantar y fallar las investigaciones por violación a normas de Marina Mercante*", conforme con el numeral 27 del artículo 5 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Así mismo, que el artículo 79 del citado Decreto establece como infracción a la Legislación Marítima colombiana toda contravención o intento de contravención a las normas, a las leyes, decretos, reglamentos y demás vigentes en la marina, ya sea por acción u omisión.

Que el Director General Marítimo, tiene la función de "*imponer las multas o sanciones contempladas en la Ley, los Decretos o las reglamentaciones especiales de la Dirección General Marítima y Portuaria y conocer por vía de apelación de las que impongan los Capitanes de Puerto*", conforme con el numeral 5 del artículo 11 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Con elación a los argumentos del apelante y teniendo en cuenta que su contenido se limita a realizar la petición de exoneración luego de un análisis de los hechos, justificando la infracción a la normatividad marítima colombiana con el fallecimiento del familiar del investigado, se abreviaran de la siguiente manera:

Es necesario precisar que en los términos del numeral 5, del artículo 5 del Decreto Ley 2324 de 1984, la Dirección General Marítima tiene la función y atribución entre otras de regular, dirigir y controlar las actividades relacionadas con la seguridad de la navegación en general y la vida humana en el mar. Así mismo el artículo 76 ejusdem prevé que le corresponde a la Autoridad Marítima como responsable de la supervisión, control y reglamentación de las actividades marítimas del país, determinar y aplicar cuando hubiere lugar, las sanciones disciplinarias o multas por infracciones o violaciones a normas de Marina Mercante.

Constituye infracción toda contravención o intento de contravención a las normas del Decreto Ley 2324 de 1984, a las leyes, decretos reglamentarios y demás normas o disposiciones vigentes en materia marítima, ya sea por acción u omisión.

Las naves cuentan con un jefe superior encargado del gobierno y dirección, quien tiene unas funciones y obligaciones contempladas en el artículo 1501 del Código de Comercio, unos hechos y actos prohibidos establecidos en el artículo 1502, una documentación que debe mantener a bordo fijada en el artículo 1500 ibídem, y la obligación de cumplir con todas las normas y reglamentos que emita la Autoridad Marítima.

Que mediante el informe de novedad suscrito por el señor Nicolás Muñoz Velázquez, inspector de naves menores la Capitanía de Puerto de Buenaventura tuvo conocimiento que el capitán de la motonave "INMULUMBA II" de bandera colombiana, el día 26 de julio de 2011, infringió el código 031 correspondiente a la Resolución DIMAR 0347 de 2007, consistente en no atender las recomendaciones de la Capitanía de Puerto mediante circulares, avisos, órdenes verbales y demás medios de comunicación (folios 1 y 3).

El código 031 correspondiente a la Resolución DIMAR 0347 de 2007, indica como infracción a la normatividad marítima, relativas a la navegación y la seguridad de la vida humana en el mar, "no atender las recomendaciones que emite la Capitanía de Puerto mediante circulares, avisos, órdenes verbales y demás medios de comunicación".

Que la motonave "INMULUMBA II" de bandera colombiana contaba con zarpe para navegar desde Buenaventura hasta Yurumanguí - Valle, entre los días 1 al 8 de julio de 2011, sin embargo, reportó su arribo al puerto de zarpe el día 26 de julio de 2011, sin informar a la Autoridad Marítima los motivos para no atender las recomendaciones efectuadas.

Asimismo, en el informe de novedad suscrito por el señor Nicolás Muñoz Velázquez, inspector de naves menores, comunicó que mediante oficio No. 2258 CPI-810 del 17 de agosto de 2004, por el cual el señor Capitán de Puerto de Buenaventura, obrando en virtud de las competencias otorgadas por el numeral 6, del artículo 5 del Decreto Ley 2324 de 1984, estableció el tiempo en que una embarcación debe hacer la recalada del zarpe, fijándolo dentro de las 12 horas posteriores al arribo de la motonave a puerto o de su vencimiento en cada caso.

Como puede observarse, es indudable la infracción a la normatividad marítima cometida por el capitán de la motonave "INMULUMBA II" de bandera colombiana, al no atender los

1864

requerimientos que previamente había realizado el Capitán de Puerto de Buenaventura, relacionados con la recalada en el puerto, 18 días posteriores al vencimiento del zarpe.

Así las cosas y atendiendo la solicitud de los apelantes, de rebajar el valor de la multa impuesta, considera el Despacho que no se encuentra probado en la investigación que se haya actuado al amparo de uno de los atenuantes para la aplicación de las sanciones que consagra el numeral 2 del artículo 81 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Verificada la investigación, se observa que no obra constancia alguna que indique que se vinculó en debida forma al Instituto Matia Mulumba, propietario y armador de la motonave "INMULUMBA II", en los términos de la Resolución 0347 de 2007, con el ánimo de garantizar el derecho de defensa y debido proceso que le asiste, sin embargo fue declarado como responsable solidario en el pago de la multa.

Igualmente se aclara que, el reporte de infracción constituye el medio formal de citación, mas no tiene el carácter de acto administrativo, y que la citada Capitanía de Puerto confirmó la multa impuesta en el reporte de infracción, por lo que se procederá a modificar el artículo 2 de la Resolución 137 CP1-ASJUR, del 5 de octubre de 2011.

Por las razones anteriormente expuestas, este Despacho no encuentra argumentos suficientes para revocar la decisión adoptada, ni para disminuir la multa impuesta por el Capitán de Puerto de Buenaventura, por lo que se procederá a modificar el artículo 2 de la Resolución No. 137 CP1-ASJUR, del 5 de octubre de 2011, y se confirmarán los artículos restantes.

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

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR** el artículo 2 de la Resolución No. 137 CP1-ASJUR, del 5 de octubre de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, la cual quedará así:

"En consecuencia, **SANCIÓNESE** al responsable señor **JOSÉ YOVANI SALAS CUERO**, identificado con la cédula de ciudadanía No. 94.420.438 expedida en Dagua - Valle, capitán de la motonave "INMULUMBA II" de bandera colombiana, con multa de UN (1) salario mínimo legal mensual, vigente, equivalente a la suma de **QUINIENTOS TREINTA Y CINCO MIL SEISCIENTOS PESOS MONEDA CORRIENTE (\$535.600)**, los cuales deben ser pagados a más tardar dentro de los tres (3) días siguientes a la ejecutoria de la presente providencia, a favor de la Dirección del Tesoro Nacional, cuenta número 05000024-9, código rentístico 1212-75 del Banco Popular".

**ARTÍCULO 2º.- CONFIRMAR** los artículos restantes de la Resolución No. 137 CP1-ASJUR, del 5 de octubre de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, de conformidad con la parte motiva de este fallo.

**ARTÍCULO 3º.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, el contenido del presente proveído a los señores **JOSÉ YOVANI SALAS CUERO**, en calidad de capitán de la motonave "INMULUMBA II" de bandera colombiana y al representante legal del instituto Matia Mulumba, armador de la citada nave, en los términos establecidos en los artículos 44 y 45 del Código Contencioso Administrativo.

169

**ARTÍCULO 4°.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Buenaventura, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 5°-** Ejecutoriado el presente acto, envíese copia del mismo con la respectiva constancia, a la Subdirección de Marina Mercante y al Grupo Legal Marítimo de esta Dirección, para lo de su competencia.

**ARTÍCULO 6°-** Con la presente decisión queda agotada la vía gubernativa y en caso de inconformidad con la misma, se puede acudir a la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo, a fin de ejercer las acciones correspondientes.

Notifíquese y cúmplase, 30 ABR. 2014



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ  
Director General Marítimo

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 13 MAYO 2014

### REFERENCIA

Clase de investigación: Administrativa por Violación a Normas de la Marina Mercante  
Asunto: Recurso de Apelación  
Número de expediente: Reporte de infracción No. 3135 del 31 de marzo de 2011  
Sujetos Procesales: Capitán de la motonave "EL JUICIO"  
Propietario y/o armador de la motonave "EL JUICIO"  
Recurrente: Jhon Edward Rivas Murillo

13 Mayo 2014

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el señor JHON EDWARD RIVAS MURILLO, identificado con la cédula de ciudadanía No. 1.077.631.306 expedida en Pizarro, capitán de la motonave "EL JUICIO", en contra de la Resolución No. 076 CP1-ASJUR, del 6 de mayo de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura - Valle, dentro de la actuación administrativa adelantada por violación a las normas de la Marina Mercante, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta del 31 de marzo de 2011, suscrita por el señor Suboficial Primero Pedro Guerrero, en calidad de Comandante Operativo de la Estación de Guardacostas de Buenaventura, informó de la imposición del reporte de infracción No. 3135, al capitán de la motonave "EL JUICIO", sin matrícula, por infringir los códigos 033 navegar en horas o días no autorizados, 034 navegar sin la matrícula y/o sin los certificados de seguridad correspondientes vigentes, 035 navegar en embarcación que no esté matriculada ante la Autoridad Marítima y 045 navegar en embarcación ajena sin autorización o permiso previos del armador y/o administrador de la misma, correspondientes a la Resolución DIMAR 0347 de 2007.
2. El día 6 de mayo de 2011, mediante Resolución No. 076 CP1-ASJUR, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió decisión de fondo, declarando administrativamente responsable al capitán de la motonave "EL JUICIO", por violación a las normas de Marina Mercante, consistente en navegar en embarcación que no esté matriculada ante la Autoridad Marítima, y se impuso multa de UN MILLON SEISCIENTOS SEIS MIL OCHOCIENTOS PESOS (\$1.606.800).
3. El día 24 de mayo de 2011, el señor JHON EDWARD RIVAS MURILLO, capitán de la motonave "EL JUICIO", sin matrícula, interpuso recurso de reposición y en subsidio apelación en contra

13

de la Resolución No. 076 CP1-ASJUR del 6 de mayo de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura.

4. Mediante Resolución del 22 de julio de 2011, el señor Capitán de Puerto de Buenaventura, resolvió el recurso de reposición confirmando en su integridad la resolución impugnada y concedió en efecto suspensivo el recurso de apelación.

### COMPETENCIA

De conformidad con lo establecido en el artículo 5, numeral 5 del Decreto Ley 2324 de 1984, y el numeral 2, artículo 2 del Decreto 5057 de 2009, corresponde a la Dirección General Marítima, previa investigación, determinar y aplicar cuando hubiere lugar, las sanciones disciplinarias o multas por infracciones o violaciones a normas relativas a las actividades marítimas y de Marina Mercante.

### HECHOS RELEVANTES

La motonave "EL JUICIO", sin matrícula, fue inspeccionada el día 31 de marzo de 2011, por el Comandante Operativo de la Estación de Guardacostas de Buenaventura, encontrándose que navegaba en horas o días no autorizados, sin portar la matrícula y/o los certificados de seguridad correspondientes vigentes, en una embarcación que no se encuentra matriculada ante la Autoridad Marítima, en una embarcación ajena, sin autorización o permiso previos del armador y/o administrador de la misma, motivos por los cuales se le impuso el reporte de infracción No. 3135 (folio 2 y 3).

### ARGUMENTOS DEL APELANTE

Frente a las consideraciones presentadas en el recurso de apelación por el señor JHON EDWARD RIVAS MURILLO, capitán de la motonave "EL JUICIO", se puede extraer lo siguiente:

1. Indica que la embarcación "EL JUICIO" es pequeña, que siempre fue utilizada para movilizar los familiares y compañeros de trabajo cuando salían a recoger pescados que habían caído en el chinchorro o trasmallo, faena que han realizado durante mucho tiempo de día y de noche, hasta el día 31 de marzo en que la inmovilizaron.
2. Expone que nunca les habían dicho nada y mucho menos infraccionarlos por estar haciendo la faena de recoger el fruto que les proporciona el sustento diario por medio del chinchorro o trasmallo, fuera del uso regular que le dan a la nave de transportarse desde su lugar de residencia que es la bocana de Buenaventura para comprar los alimentos, pero que no la usan frecuentemente para la pesca.
3. Destaca que por la relevancia de los hechos debe mencionar que todos los días ve embarcaciones como "EL JUICIO", incluso más grandes, cruzar la bahía, así como amarrarse en el flotante del muelle turístico, donde ninguna Autoridad de DIMAR, ni Guardacostas hayan sancionado al motorista, dichas embarcaciones no tienen nombre, ni chalecos.

Por lo anterior solicita se exonere de responsabilidad o en su defecto se reduzca el valor de la multa impuesta, así mismo indica que no tenía conocimiento que debía matricular la nave.

1/10/11

## CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Teniendo en cuenta los hechos anteriormente descritos y los argumentos esbozados en el recurso de apelación, este Despacho entra a resolver:

Que la Dirección General Marítima, tiene la función de *"Adelantar y fallar las investigaciones por violación a normas de Marina Mercante"*, conforme con el numeral 27 del artículo 5 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Así mismo, que el artículo 79 del citado Decreto establece como infracción a la Legislación Marítima colombiana toda contravención o intento de contravención a las normas, a las leyes, decretos, reglamentos y demás vigentes en la marina, ya sea por acción u omisión.

Que el Director General Marítimo, tiene la función de *"imponer las multas o sanciones contempladas en la Ley, los Decretos o las reglamentaciones especiales de la Dirección General Marítima y Portuaria y conocer por vía de apelación de las que impongan los Capitanes de Puerto"*, conforme con el numeral 5 del artículo 11 del Decreto Ley 2324 de 1984.

En relación con los tres argumentos del apelante, teniendo en cuenta que su contenido es similar, se sintetizaran de la siguiente manera:

Es necesario precisar que en los términos del numeral 5 del artículo 5 del Decreto Ley 2324 de 1984, la Dirección General Marítima tiene la función y atribución entre otras de regular, dirigir y controlar las actividades relacionadas con la seguridad de la navegación en general y la vida humana en el mar. Así mismo el artículo 76 ejusdem prevé que le corresponde a la Autoridad Marítima como responsable de la supervisión, control y reglamentación de las actividades marítimas del país, determinar y aplicar cuando hubiere lugar, las sanciones disciplinarias o multas por infracciones o violaciones a normas de Marina Mercante.

Constituye infracción toda contravención o intento de contravención a las normas del Decreto Ley 2324 de 1984, a las leyes, decretos reglamentarios y demás normas o disposiciones vigentes en materia marítima, ya sea por acción u omisión.

Por su parte el Código de Comercio en artículo 1437, instituye que las naves marítimas se matricularán en Capitanía de Puerto colombiano, para lo cual debe cumplir una serie de requisitos.

Las naves cuentan con un jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave, que para el caso en estudio es el señor JHON EDWARD RIVAS MURILLO, quien tiene unas funciones y obligaciones contempladas en el artículo 1501 del Código de Comercio, unos hechos y actos prohibidos establecidos en el artículo 1502, una documentación que debe mantener a bordo fijada en el artículo 1500 ibídem, y la obligación de cumplir con todas las normas y reglamentos que emita la Autoridad Marítima.

Los artículos 13 y 15 de la Resolución 0520 de 1999, establecen que es la visita a los artefactos y naves, con qué propósito, en que momento y los sitios en que se pueden realizar, así como los encargados de efectuarlas, en los cuales se encuentran: los Comandantes de las Unidades a flote de la Armada Nacional, Comandantes de los elementos de combate fluvial o por la Autoridad Marítima.

160

Que entre los documentos que el capitán debe conservar a bordo de la nave está el certificado de matrícula, el cual se otorga a toda nave o artefacto naval que se inscriba en la matrícula nacional, dicha obligación impuesta al jefe de la nave la contemplan los artículos 1500 del Código de Comercio y el numeral 3 del artículo 1 de la Resolución 520 de 1999, entre otros documentos pertinentes.

En el mismo sentido la Resolución 0347 de 2007, por la cual se dictan medidas relacionadas con las infracciones o violaciones a normas de Marina Mercante en jurisdicción de las Capitanías de Puerto Marítimas, sanciona en el código 035 como infracción o violación a las normas de Marina Mercante, relativas a la documentación de la nave y de la tripulación, navegar en embarcación que no esté matriculada ante la Autoridad Marítima.

Realizado este recuento normativo, se evidencia en el proceso que el día 31 de marzo de 2011, la embarcación "EL JUICIO" fue sorprendida por el Comandante Operativo de la Estación Guardacostas de Buenaventura, realizando navegación sin estar matriculada, estando al mando del señor JHON EDWARD RIVAS MURILLO, motivo por el cual se infraccionó mediante reporte No. 3135.

Dicha condición fue admitida por el mismo señor JHON EDWARD RIVAS MURILLO, capitán de la nave, en escrito que allego al proceso el 1 de abril de 2011, *"en el que narra los hechos ocurridos y acepta que la nave no tiene matrícula, pero que se trata de una lancha de madera, forrada en fibra de vidrio"* (folio 5).

Por su parte el propietario y/o armador de la nave señor FERNEY VALENCIA CASTRO, reconoce en escrito del 8 de abril de 2011, *"que efecto la nave no se encuentra matriculada porque no sabía que una embarcación tan pequeña debía matricularse"*.

Hechos estos que confirman la violación a las normas de Marina Mercante para la fecha de los hechos, por parte del capitán de la nave, y que su propietario conocía y consintió que la motonave realizara la actividad de navegación sin el cumplimiento de las normas que rigen la materia.

Así las cosas, y sin observar causal que exima de responsabilidad al capitán de la motonave "EL JUICIO", ni conducta que evidencie algún atenuante que permita la disminución de la multa impuesta, no se accederá a las peticiones del recurrente.

Teniendo en cuenta que el reporte de infracción constituye el medio formal de citación mas no tiene el carácter de acto administrativo y que la Capitanía de Puerto de Buenaventura confirmó la multa impuesta en el reporte de infracción, se procederá a modificar el artículo 2 de la Resolución 076 CP1-ASJUR, del 6 de mayo de 2011.

Por las razones anteriormente expuestas, este Despacho no encuentra argumentos suficientes para revocar la decisión adoptada, ni para disminuir la multa impuesta por el Capitán de Puerto de Buenaventura, por lo que se procederá a modificar el artículo 2 de la Resolución No. 076 CP1-ASJUR, del 6 de mayo de 2011, y se confirmarán los artículos restantes.

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

102

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR** el artículo 2 de la Resolución No. 076 CP1-ASJUR, del 6 de mayo de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, la cual quedará así:

"**IMPONER** al señor **JHON EDUARD RIVAS MURILLO**, identificado con la cédula de ciudadanía No. 1.077.631.306 expedida en Pizarro, en calidad de capitán de la motonave "EL JUICIO" sin matrícula, con multa de TRES (3) salarios mínimos legales mensuales, vigentes, equivalente a la suma de UN MILLON SEISCIENTOS SEIS MIL OCHOCIENTOS PESOS MONEDA CORRIENTE (\$1.606.800), pagadero en forma solidaria con el señor **FERNEI VALENCIA CASTRO**, identificado con la cédula de ciudadanía No. 16.507.338 expedida en Buenaventura, en condición de propietario de la citada nave, a más tardar al día siguiente de la ejecutoria de la presente providencia, a favor de la Dirección del Tesoro Nacional, cuenta número 05000024-9, código rentístico 1212-75 del Banco Popular".

**ARTÍCULO 2º.- CONFIRMAR** los artículos restantes de la Resolución No. 076 CP1-ASJUR, del 6 de mayo de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, de conformidad con la parte motiva de este fallo.

**ARTÍCULO 3º.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, el contenido del presente proveído a los señores **JHON EDUARD RIVAS MURILLO** y **FERNEI VALENCIA CASTRO**, en calidad de capitán y propietario de la motonave "EL JUICIO, respectivamente, en los términos establecidos en los artículos 44 y 45 del Código Contencioso Administrativo.

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

**ARTÍCULO 5º.- Ejecutoriado** el presente acto, envíese copia del mismo con la respectiva constancia, a la Subdirección de Marina Mercante y al Grupo Legal Marítimo de esta Dirección, para lo de su competencia.

**ARTÍCULO 6º.-** Con la presente decisión queda agotada la vía gubernativa y en caso de inconformidad con la misma, se puede acudir a la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo, a fin de ejercer las acciones correspondientes.

Notifíquese y cúmplase,

13 MAYO 2014



Contralmirante **ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ**  
Director General Marítimo

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



2014 JUN 10 10:26:26

Bogotá, D.C.,

10 JUN. 2014

**REFERENCIA**

Clase de investigación: Administrativa por Violación a Normas de la Marina Mercante  
Asunto: Recurso de Apelación  
Número de expediente: 15022011-041  
Sujetos Procesales: Capitán motonave "CORREO DEL PACÍFICO"  
Armador motonave "CORREO DEL PACÍFICO"  
Propietaria motonave "CORREO DEL PACÍFICO"  
Recurrente: Señor ROBERTO GUERRERO QUINTERO - capitán motonave "CORREO DEL PACÍFICO".

**OBJETO A DECIDIR**

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el señor ROBERTO GUERRERO QUINTERO, capitán de la motonave CORREO DEL PACÍFICO, en contra de la Resolución N° 188 CP01-ASJUR, proferida por el señor Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la actuación administrativa adelantada por violación a las Normas de la Marina Mercante, previos los siguientes:

**ANTECEDENTES**

1. Que mediante informe N° 300711 del 30 de julio de 2011, suscrito por el señor Perito Naval WILGEN DARIO PARRA GARCÍA, se informó al señor Capitán de Puerto de Buenaventura, las novedades presentadas en la operación de cargue de combustible de la motonave CORREO DEL PACÍFICO, cuando al parecer se desarrollo sin el acompañamiento de un perito de contaminación.
2. Que el día 21 de septiembre de 2011, el señor Capitán de Puerto de Buenaventura profirió auto de apertura de investigación administrativa, en contra de capitán de la motonave CORREO DEL PACÍFICO, por la presunta violación de las Normas de Marina Mercante y ordenó la práctica de unas pruebas.
3. Que el día 28 de septiembre de 2011, el señor MANUEL SALVADOR ARBELÁEZ, armador de la motonave CORREO DEL PACÍFICO, rindió versión libre de apremio y juramento.

10

4. Que el día 28 de septiembre de 2011, se recibió versión libre y espontánea al señor ROBERTO GUERRERO QUINTERO, capitán de la motonave CORREO DEL PACÍFICO, a quien se le pusieron de presente los elementos de prueba obrantes en el expediente a fin de que pudiera controvertirlos y se le dio la oportunidad de expresar todo cuanto quisiera de los hechos objeto de investigación.
5. Que mediante Resolución N° 188 CP01-ASJUR de 30 de noviembre de 2011, proferida por el señor Capitán de Puerto de Buenaventura, se declaró responsable al señor ROBERTO GUERRERO QUINTERO, capitán de la motonave CORREO DEL PACÍFICO, por la violación de Normas de Marina Mercante y se impuso a título de sanción multa de ocho (08) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a cuatro millones doscientos ochenta y cuatro mil pesos M/C (\$4.284.000).
6. Que a través de memorial fechado 09 de diciembre de 2011, presentado por el señor ROBERTO GUERRERO QUINTERO, capitán de la motonave CORREO DEL PACÍFICO, se recibió recurso de reposición en subsidio de apelación en contra de la Resolución N° 188 CP01-ASJUR de 30 de noviembre de 2011.
7. Que mediante decisión de fecha 09 de febrero de 2012, el señor Capitán de Puerto de Buenaventura confirmó en todas sus partes la decisión recurrida y concedió el recurso de apelación ante el señor Director General Marítimo.

#### COMPETENCIA

De conformidad con lo establecido en el artículo 5, numeral 5 del Decreto Ley 2324 de 1984, y el numeral 2, artículo 2 del Decreto 5057 de 2009, corresponde a la Dirección General Marítima, previa investigación, determinar y aplicar cuando hubiere lugar, las sanciones disciplinarias o multas por infracciones o violaciones a normas relativas a las actividades marítimas y de marina mercante.

#### HECHOS RELEVANTES

El día 30 de julio de 2011, siendo aproximadamente las 1130R, el señor Perito Naval WILGEN DARIO PARRA GARCÍA, observó que en el muelle Bodega Correo del Pacífico, se estaba llevando a cabo la operación de cargue de combustible a la motonave CORREO DEL PACÍFICO, motivo por el cual, se comunicó a la Capitanía de Puerto de Buenaventura, donde le confirmaron que él era el perito asignado para supervisar dicha operación, sin embargo ésta se estaba llevando a cabo sin su presencia.

Posteriormente, siendo las 1500R el citado perito abordó la nave CORREO DEL PACÍFICO, encontrando tres tanques de combustible, uno a babor completamente lleno de Diesel marino, otro de estribor lleno hasta la mitad de Diesel y un tercer tanque ubicado en el centro del cuarto de maquinas totalmente lleno de Diesel.

1/10

### ARGUMENTOS DEL APELANTE

El señor ROBERTO GUERRERO QUINTERO, capitán de la motonave CORREO DEL PACÍFICO, sustentó el recurso de apelación con base en los siguientes argumentos:

1. Que como conforme con lo expresado por él en la diligencia de versión libre, asegura que coordinó y estuvo presente en el cargue de exactamente 980 galones de combustible, a bordo se tenía un remanente estimado en 30 galones, por lo tanto se ratificó en que la nave no recibió más ACPM del indicado.
2. Que debido a que tenía que tramitar el zarpe se ausentó de la motonave, tiempo en el cual se inició el trasiego del combustible a la nave CORREO DEL PACÍFICO, sin embargó ese cargue no era para la citada motonave, sino para la motonave LISMAR que tenía un viaje programado para transportar 3.200 galones de gasolina, pero el carro tanque contratado por la embarcación se equivocó y empezó el cargue en la primera, por lo que fue necesario regresar al carro tanque lo que se había alcanzado a vaciar.
3. Que el Perito Marítimo PARRA GARCÍA, se equivocó cuando dijo que los tanques tenían una capacidad superior a los 2.000 galones C/U, pues de acuerdo con los planos que se anexan los tanques de almacenamiento tienen una capacidad de 1.731 galones C/U, por lo tanto, considera el apelante que era necesario el concepto de otro perito, que con todos los equipos necesarios hubiera hecho el cubicaje oficial, para determinar la cantidad real del combustible almacenado en la nave.

Agregó, que se debe tener en cuenta que el Perito Marítimo PARRA GARCÍA, tomo el cubicaje de forma artesanal con palos de escoba, lo que no puede garantizar con exactitud el contenido de los tanques, además uno de los tanques no tiene el fondo recto sino en forma de punta.

4. Que acepta que como Capitán de la nave no pudo estar en los dos trasiegos de combustible, pero no hubo intención ni por su parte, ni por parte de los armadores, de infringir las Normas de Marina Mercante, por cuanto se trato de un error del que no se dieron cuenta.

Para finalizar, solicitó que se tuviera como atenuante lo siguiente:

Que en ningún momento hubo intención de violar las normas y que se trato de un error cometido por terceras personas fuera de la motonave, porque él y los armadores se ajustan a todo el procedimiento exigido por la Autoridad Marítima para el cargue y transporte de combustible.

### CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

De manera primigenia éste Despacho, encuentra pertinente hacer algunas precisiones respecto del objeto del proceso Administrativo Sancionatorio que hoy se resuelve en segunda instancia:

En el curso de la investigación se logró establecer en grado de certeza que, el día 30 de julio de 2011, siendo aproximadamente las 1130R, se llevó a cabo el trasiego de combustible a la motonave CORREO DEL PACÍFICO, así mismo que en dicha operación no se contó con la presencia y supervisión de perito de contaminación alguno, configurándose con ello, la Violación a las siguientes Normas de Marina Mercante.

**Artículo 11 del Decreto 1875 de 1979.** Por medio del cual se dictaron normas sobre la prevención de la contaminación del medio marino.

*“Cuando una nave o artefacto naval deba cargar o descargar hidrocarburos o sus derivados o cualquier otra sustancia contaminante<sup>1</sup> en puerto Colombiano público o privado, la Dirección General Marítima por intermedio del Capitán de Puerto respectivo, designará un inspector para que a bordo controle la operación”*

**Artículo 2 del Decreto 1505 de 2002.** Por medio de la cual se reglamentó parcialmente la ley 681 de 2001 y se establecieron otras disposiciones en materia de sobretasa de gasolina y ACPM.

*“Cada vez que se solicite el zarpe, el responsable de la embarcación deberá presentar copia del último certificado de cupo de exención y deberá solicitar a la Capitanía de Puerto la designación de un Inspector de Contaminación a costa del beneficiario de la exención, quien verificará la cantidad tomada de combustible, exento requerido por la embarcación para su operación, sin que sobrepase la capacidad de carga de combustible en el “certificado de capacidad de transporte máximo de combustible” expedido por la DIMAR”*

**Artículo 1501 del Código de Comercio.** Son funciones y obligaciones del capitán

*“3. Estar al tanto del cargue, estiba y estabilidad de la nave”*

**Artículo 40 del Decreto 1597 de 1988.** Son funciones y obligaciones del Capitán

*“12. Prevenir y controlar la contaminación del mar por parte del buque, de conformidad con las normas nacionales e internacionales vigentes sobre la materia”*

Visto lo anterior, queda de relieve que el objeto de dichas disposiciones es que en toda operación de cargue o descargue de sustancias que puedan resultar contaminantes para el medio marino, se encuentre a bordo de la nave un perito que supervise la operación para que se encargue de minimizar los riesgos de vertimientos o derrames, así como también, impone al Capitán de la motonave la obligación de prevenir situaciones en las que pueda resultar contaminado el medio marino, como lo es una operación de cargue de combustible sin la supervisión del perito de contaminación.

---

<sup>1</sup> Decreto 1875/1979, artículo 1º- Inciso segundo. Se entiende por contaminante, toda sustancia que por su naturaleza y/o concentración sea susceptible de causar degradación del medio marino.

*10/2*

Por ello, no resulta de recibo el argumento presentado por el señor ROBERTO GUERRERO QUINTERO, quien asegura que no se encontraba a bordo de la nave al momento en que se llevo a cabo el primer cargue de combustible a las 1130R, pues la responsabilidad como capitán inicia desde el momento en que se hace reconocer como comandante de la nave y termina con la entrega de ella<sup>2</sup>, es decir, al momento en que se llevo a cabo el primer cargue de combustible, la nave era responsabilidad del señor GUERRERO QUINTERO.

Además, las obligaciones como capitán suponen que éste ejerce el gobierno de la nave, lo que se traduce (entre otras cosas) en que todos los tripulantes le deben obediencia y respeto, por lo cual no es propicio pensar que las decisiones importantes, como el inicio de una operación de cargue de combustible, se lleven a cabo sin su consentimiento. Ahora bien, si fuera del caso que el cargue de combustible se realizó sin su consentimiento, este no es un motivo que lo pueda exonerar de responsabilidad, pues conforme al numeral 3° del artículo 1501 del Código de Comercio, antes transcrito, es obligación del Capitán estar pendiente de cargue de la nave.

Más adelante, en los argumentos de defensa del recurrente éste acepta que se realizó el cargue de combustible en la motonave CORREO DEL PACÍFICO, sin el acompañamiento de un perito de contaminación, pues señala que debido a un error del conductor del carro tanque, éste fue llevado al muelle donde se encontraba la citada nave, pero que en realidad había sido contratado para cargar 3.200 galones de combustible a la motonave LISMAR, y que ésta fue la operación observada por el señor Perito Marítimo PARRA GARCÍA.

Sin embargo, en el curso de la investigación nunca se aportó prueba alguna que demostrara que existió tal error y aún existiendo, éstas solo podrían demostrar que se presentó un error en la nave en la que se debía cargar el combustible, pero de ninguna manera habría lugar a desvirtuar la responsabilidad del capitán por la violación de los artículos 11 del Decreto 1875 de 1979 y 2 del Decreto 1505 de 2002, por cuanto dicha operación se llevo a cabo sin la presencia de un perito de contaminación.

El recurrente, manifiesta que las conclusiones a las que llego el señor Perito Marítimo WILGEN PARRA GARCÍA, no pueden tenerse como prueba, debido a que éste se equivocó cuando dijo que cada tanque tenía una capacidad superior a los 2.000 galones, pues conforme a los planos de la nave, la capacidad de cada uno de los tanques de popa es de 1.730 galones, si bien con ello se logra desvirtuar el dicho del citado perito, en cuanto a la capacidad de los tanques de almacenamiento, ello no tiene la vocación para desvirtuar las demás conclusiones a las que llego el perito, máxime, cuando la sobre carga de combustible no fue el eje fundamental del presente proceso, pues lo que se reprocha es que se hubiera realizado el cargue sin el acompañamiento de un perito de contaminación.

Para finalizar solicitó que se tuviera como atenuante, que en ningún momento hubo intención de violar las normas y que se trató de un error cometido por terceras personas fuera de la motonave, porque él y los armadores se ajustan a todos los procedimientos exigidos por la

---

<sup>2</sup> Artículo 1503 Código de Comercio.

Autoridad Marítima para el cargue y transporte de combustible, sin embargo, esta petición no es procedente, debido a que los argumentos expuestos no se configuran dentro de ninguna de las causales de atenuación de las sanciones, de que trata el numeral 2° del artículo 81 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

### RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR** en todas sus partes la Resolución N° 188 CP01-ASJUR del 30 de noviembre de 2011, proferida por el señor Capitán de Puerto de Buenaventura dentro de la investigación administrativa adelantada por violación a las normas de Marina Mercante, en contra del señor ROBERTO GUERRERO QUINTERO, capitán de la motonave CORREO DEL PACÍFICO.

**ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, el contenido del presente proveído al señor ROBERTO GUERRERO QUINTERO, identificado con la Cedula de Ciudadanía N° 16.482.197, capitán de la nave CORREO DEL PACÍFICO y demás interesados, dentro de los (5) días hábiles siguientes al envío de la citación o subsidiariamente por medio de edicto, de conformidad con el artículo 44 y s.s. del código Contencioso Administrativo.

**ARTÍCULO 3°.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Buenaventura, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 4°.-** Ejecutoriado el presente acto, envíese copia del mismo con la respectiva constancia, a la Subdirección de Marina Mercante y al Grupo Legal Marítimo de esta Dirección, para lo de su competencia.

**ARTÍCULO 5°-** Con la presente decisión queda agotada la vía gubernativa y en caso de inconformidad con la misma, se puede acudir a la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo, a fin de ejercer las acciones correspondientes.

Notifíquese y cúmplase,

10 JUN. 2014



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ  
Director General Marítimo

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



202012102684

Bogotá, D.C., 10 JUN. 2014

**REFERENCIA**

Clase de investigación: Administrativa por Violación a Normas de la Marina Mercante  
Asunto: Recurso de Apelación  
Número de expediente: 11022010-043  
Sujetos Procesales: Capitán motonave "SOLO DIOS VENCE"  
Recurrente: Señor WILBERT ÁNGULO GARCÉS - Capitán motonave "SOLO DIOS VENCE".

**OBJETO A DECIDIR**

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el señor WILBERT ÁNGULO GARCÉS, capitán de la motonave SOLO DIOS VENCE, en contra de la Resolución N° 122 CP01-ASJUR de 19 de agosto de 2011, proferida por el señor Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la actuación administrativa adelantada por violación a las Normas de la Marina Mercante, específicamente el artículo 1501 numeral 10 del Código de Comercio, artículo 1° numeral 3 y artículo 2° numeral 2 de la Resolución 520 de 1990, previos los siguientes:

**ANTECEDENTES**

Que mediante oficio N° 447/MD-CGFM-CARMA-SECAR-CIMAR-CBRIFLIM2-CBASFLIM5-S3 de 28 de octubre de 2010, el señor Teniente Coronel de IM FREDDY ÁLVAREZ VELÁSQUEZ, Comandante Batallón de Asalto Fluvial de I.M. N°5, informó al señor Capitán de Puerto de Buenaventura las novedades presentadas con la motonave "SOLO DIOS VENCE", consistentes en ésta se encontraba navegando sin la documentación pertinente y llevaba 240 galones de combustible.

Que el día 29 de octubre de 2010, el señor Capitán de Puerto de Buenaventura profirió auto de apertura de Investigación Administrativa en contra del señor WILBERT ÁNGULO GARCÉS, por la Violación a las Normas de Marina Mercante, de acuerdo con lo establecido en la resolución 520 de 1999 y el Código de Comercio.

Que el día 08 de noviembre de 2010, se recibió versión libre al señor WILBERT ÁNGULO GARCÉS, capitán de la motonave "SOLO DIOS VENCE", a quien se le pusieron de presente los

102

elementos de prueba obrantes en el expediente a fin de que pudiera controvertirlos y se le dio la oportunidad de expresar todo cuanto quisiera de los hechos objeto de investigación.

Que el día 19 de agosto de 2011, el señor Capitán de Puerto de Buenaventura profirió la Resolución N° 122 CP01-ASJUR, a través de la cual declaró responsable al señor WILBERT ÁNGULO GARCÉS por la violación de Normas de Marina Mercante, e impuso a título de sanción una multa de tres (03) salarios mínimos legales mensuales vigentes para el año 2011, equivalentes a un millón seiscientos seis mil ochocientos pesos M/C (\$1.606.800).

Que a través de memorial recibido el 05 de septiembre de 2011, el señor WILBERT ÁNGULO GARCÉS, presentó recurso de reposición en subsidio de apelación en contra de la Resolución N° 122 CP01-ASJUR de 19 de agosto de 2011.

Que mediante decisión de fecha 13 de octubre de 2011, el señor Capitán de Puerto de Buenaventura confirmó en todas sus partes la Resolución recurrida y concedió el recurso de apelación ante el señor Director General Marítimo.

### COMPETENCIA

De conformidad con lo establecido en el artículo 5, numeral 5 del Decreto Ley 2324 de 1984, y el numeral 2, artículo 2 del Decreto 5057 de 2009, corresponde a la Dirección General Marítima, previa investigación, determinar y aplicar cuando hubiere lugar, las sanciones disciplinarias o multas por infracciones o violaciones a normas relativas a las actividades marítimas y de marina mercante.

### HECHOS RELEVANTES

De acuerdo con el oficio N° 447/MD-CGFM-CARMA-SECAR-CIMAR-CBRIFLIM2-CBASFLIM5-S3 de octubre 28 de 2010, las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos objeto de investigación, fueron las siguientes:

*"El día 27 de octubre de 2010 en el Sector de Pabaza, Bajo Baudó (Choco), tropas orgánicas del Batallón de Asalto Fluvial de Infantería de Marina N° 5, retuvieron por no poseer documentación en el momento de la inmovilización, a un (01) bote de fibra de vidrio color blanco con franja gris, de nombre "SOLO DIOS VENGE" matrícula CP01-2500-A, 02 motores 200 HP YAMAHA, 240 galones de combustible aproximadamente, un (01) ancla, cuyo capitán era el señor WILBERT ÁNGULO GARCÉS identificado con la Cedula de Ciudadanía N° 14.475.922 de Buenaventura."*

### ARGUMENTOS DEL APELANTE

El señor WILBERT ÁNGULO GARCÉS, capitán de la motonave "SOLO DIOS VENGE", sustentó el recurso de apelación con base en los siguientes argumentos:

- Que el señor Teniente Coronel de Infantería de Marina FREDDY ÁLVAREZ VELÁSQUEZ, en ningún momento entregó copia del reporte de infracción o comparendo, donde se estipulara el tipo de violación o violaciones en que pudo haber incurrido el apelante, así como tampoco el despacho del señor Capitán de Puerto de Buenaventura generó reporte alguno, con lo cual se configura la violación al debido proceso.
- Que en la versión libre narró los hechos acaecidos basados en la verdad y nada más que la verdad, desde el momento del incidente se manifestó que se había zarpado de Buenaventura con 240 galones de combustible, para cubrir la ruta y que no miró el certificado de autorización de capacidad máxima, debido a que la agencia ICAZA hacía el zarpe y siempre estuvo convencido de que se anotaba la cantidad correcta que se necesitaba para el recorrido.
- Que el señor Teniente Coronel de Infantería de Marina FREDDY ÁLVAREZ VELÁSQUEZ, se equivocó en su informe cuando manifestó que no se contaba con los documentos pertinentes a bordo de la nave, lo que demuestra que existió desde el primer momento un trato discriminatorio de parte de los Infantes de Marina, quienes por todos los medios trataban de inmovilizar la nave.
- Que analizado lo dicho por los Infantes de Marina, se observa que no manifestaron la verdad, basado en el simple hecho de que, desde Buenaventura a Pabaza con dos motores de 200 HP, se gastan más de 100 galones de combustible.
- Que en la parte motiva de la decisión recurrida, se aseguró que no se aportaron pruebas que soportara su versión de los hechos, desconociendo con ésta afirmación los elementos probatorios enunciados en el aparte "documentales" de dicho acto administrativo.
- Que hubo violación al debido proceso, conforme a lo establecido en los artículos 1.1 y 24 de la Convención Americana de Derechos Humanos.
- Que en la parte resolutive del acto recurrido, no se dice cuáles fueron los números de códigos que violó, además se impuso una multa de tres (03) salarios mínimos legales mensuales vigentes, sin embargo no se dijo cuantos códigos de infracción se violaron, para que la multa sea tan alta.
- Que es incoherente lo afirmado por el despacho, cuando dice que el señor FERMÍN VIAFARA ARBOLEDA, propietario de la motonave, se preocupó por desvirtuar la responsabilidad frente a los hechos acaecidos, si nunca ejerció su derecho de contradicción y defensa, pues no asistió a las diligencias que le fueron programadas.
- Que el día de los hechos, la nave "SOLO DIOS VENCE" navegó con zarpe vigente y para que éste fuera emitido, la nave debía contar con todos los documentos necesarios para la navegación, los cuales se encuentran relacionados en el aparte de pruebas

documentales, con lo cual se deja sin piso la acusación del Teniente Coronel de Infantería de Marina FREDDY ÁLVAREZ VELÁSQUEZ.

### CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Este Despacho encuentra pertinente hacer las siguientes aclaraciones:

De los argumentos del hoy apelante, se puede inferir que éste considera que la única manera por la cual se puede iniciar una Investigación Administrativa por violación a Normas de Marina Mercante, es con la imposición de un reporte de infracción, que de acuerdo con la Resolución 0347 de 2007, se debe entregar copia del mismo a efectos de que el infractor conozca las infracciones en que incurrió y pueda comparecer a la respectiva Capitanía de Puerto para ejercer su derecho de defensa.

No obstante lo anterior, la Autoridad Marítima puede tener conocimiento de las infracciones cometidas por medio de las actas de protesta que se levanten con ocasión de las visitas realizadas a las naves o artefactos navales, por parte de los miembros de las unidades a flote de la Armada Nacional, de los elementos de Combate Fluvial o de la Autoridad Marítima, de acuerdo con lo establecido en el artículo 13 de la Resolución 520 de 1990.

En éste último caso, el proceso Administrativo Sancionatorio se surte de conformidad con lo establecido en el entonces vigente Código Contencioso Administrativo, especialmente con base en los artículos 14, 28, 29, 34, 35 y 74<sup>1</sup>, es decir, una vez se tiene conocimiento de la presunta violación a las Normas de Marina Mercante, el señor Capitán de Puerto de la Jurisdicción respectiva, debe proferir auto de inicio de Investigación Administrativa, que deberá ser comunicado<sup>2</sup> a los interesados, quienes podrán sin ningún tipo de requisitos o términos especiales, aportar las pruebas que pretenda hacer valer<sup>3</sup>. De igual manera, de oficio también podrán practicarse aquellas necesarias para el esclarecimiento de los hechos. Una vez se haya dado oportunidad al investigado para expresar sus opiniones y con base en las pruebas disponibles, el Capitán de Puerto de la respectiva jurisdicción, debe proferir fallo debidamente motivado<sup>4</sup>.

En el caso que nos ocupa, se tuvo conocimiento de las presuntas violaciones a Normas de Marina Mercante, mediante acta de protesta levantada por el señor Teniente Coronel de Infantería de Marina FREDDY ÁLVAREZ VELÁSQUEZ, quien en cumplimiento de sus funciones, realizó visita a la nave de nombre "SOLO DIOS VENCE" encontrando como novedad, que la nave no contaba con los documentos pertinentes a bordo y que llevaba más combustible del que se encontraba autorizado en el certificado de capacidad máxima de transporte.

<sup>1</sup> Artículo 82 Decreto Ley 2324 de 1984.

<sup>2</sup> Artículo 28 CCA – Deber de comunicar.

<sup>3</sup> Artículo 34 CCA – Pruebas.

<sup>4</sup> Artículo 35 CCA – Adopción de decisiones.

*Handwritten mark*

Consecuencia de ello, se levantó el acta de protesta N° 447/MD-CGFM-CARMA-SECAR-CIMAR-CBRIFLIM2-CBASFLIM5-S3 de 28 de octubre de 2010, dirigida al señor Capitán de Puerto de Buenaventura, quién adelantó la investigación conforme al procedimiento anteriormente descrito, sin que se advierta por parte de éste Despacho, violación alguna al debido proceso o al derecho de defensa del hoy recurrente.

Habiendo hecho las aclaraciones anteriores, este Despacho entra a resolver los argumentos presentados por el apelante, así:

En cuanto la presunta violación al debido proceso, es preciso señalar que revisada la actuación procesal adelantada por el señor Capitán de Puerto de Buenaventura, este Despacho no advierte irregularidad alguna, pues una vez se tuvo conocimiento de los hechos posiblemente constitutivos de violación a Normas de Marina Mercante, se profirió auto de apertura de investigación administrativa (fol. 1), que fue debidamente notificado el día 08 de noviembre de 2010 (reverso fol. 1), con ello el señor WILBERT ÁNGULO GARCÉS conoció el acta de protesta y demás elementos de prueba obrantes en el expediente, quedado de relieve que los actos procesales garantizaron el ejercicio del derecho de defensa, máxime, cuando se recibió versión libre y espontánea (fol. 10) con el propósito de darle la oportunidad al investigado de expresar sus opiniones.

Más adelante, el recurrente manifiesta que siempre dijo la verdad en lo referente a los 240 galones de combustible que llevaba a bordo, pues no tenía conocimiento de que con ello se estuviera infringiendo una norma de Marina Mercante, pues quien tramitó el zarpe y el certificado de capacidad máxima de transporte de combustible fue la agencia marítima ICAZA, por lo cual, no sabía la cantidad máxima de combustible que se había autorizado, lo que para éste Despacho lejos de justificar la conducta desplegada por el capitán de la nave, resulta más bien gravosa, pues muestra la falta de diligencia o descuido con que el señor WILBERT ÁNGULO GARCÉS, ejercía el gobierno y dirección de la nave "SOLO DIOS VENCE".

En otro argumento afirma, que el señor Teniente Coronel de Infantería de Marina FREDDY ÁLVAREZ VELÁSQUEZ, se equivocó al decir que no se contaba con los documentos pertinentes a bordo de la nave y prueba de ello es que en el acápite de pruebas documentales, éstos son enunciados, al respecto es propicio hacer la siguiente aclaración:

La conducta objeto de investigación es no llevar a bordo de la nave los documentos pertinentes para la navegación, no el contar con ellos, pues lo que se logra establecer con las pruebas obrantes en el expediente es que para el día 27 de octubre de 2010, la motonave "SOLO DIOS VENCE" contaba con el certificado de matrícula y certificados de navegabilidad vigentes, pero estos no resultan conducentes para establecer en grado de certeza, que para el día de los hechos se llevaban a bordo de la nave.

Por lo anterior, correspondía al capitán de la nave "SOLO DIOS VENCE", desvirtuar lo dicho por el señor Teniente Coronel de Infantería de Marina FREDDY ÁLVAREZ VELÁSQUEZ en el acta de protesta de 28 de octubre de 2010, pues dicho documento se encuentra revestido de la

presunción de buena fe, conforme al artículo 83 de la Constitución Política Nacional, que a continuación se transcribe:

*"ARTICULO 83. Las actuaciones de los particulares y de las autoridades públicas deberán ceñirse a los postulados de la buena fe, la cual se presumirá en todas las gestiones que aquellos adelanten ante éstas."*

Más aún, cuando conforme al artículo 177 del Código de Procedimiento Civil, le correspondía a él probar los supuestos de hecho que pretenda hacer valer, así:

*"Art. 177.- incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen".*

En consecuencia, el hoy recurrente se equivocó en la orientación de sus argumentos de defensa, pues las pruebas aportadas sólo demuestran que para el día de los hechos la nave SOLO DIOS VENCE, tenía la documentación para la navegación vigente, pero no que éstos estuvieran a bordo de la nave, además, si bien en la versión libre se trató de desvirtuar lo sentado en el acta de protesta, es menester recordar que ésta por sí misma no constituye una prueba, a menos que lo dicho en ella se acompañe de elementos probatorios que la respalden (documentales, testimoniales, periciales, etc.).

El señor WILBERT ÁNGULO GARCÉS continúa sus argumentos de defensa diciendo, que los Infantes de Marina que realizaron la visita no dijeron toda la verdad, pues desde Buenaventura a Pabaza con dos motores de 200 HP, se gastan más de 100 galones de combustible, frente a ello, es preciso señalar que vistas las pruebas obrantes en el expediente se advierte que éstas guardan coherencia con los hechos relatados por dichos funcionarios, quedando demostrado que la nave "SOLO DIOS VENCE" zarpó del puerto de Buenaventura con 40 galones de combustible adicionales al autorizado.

Lo anterior, se probó al contrastar lo consignado en el certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible (fol. 4) y lo dicho por el señor WILBERT ÁNGULO GARCÉS en la diligencia de versión libre de fecha 08 de noviembre de 2010 (fol. 10), cuando se le cuestionó sobre la cantidad de combustible con que fue cargada la motonave "SOLO DIOS VENCE" el día 27 de octubre de 2010, respondió de la siguiente manera "llevaba 240 galones de gasolina para cubrir la ruta (...) uno siempre lleva 240 galones por si de pronto cualquier percance, si un tambor se rompe o si algo, uno con esos 40 galones llega a cualquier parte".

El apelante afirma que las actuaciones desplegadas por señor Capitán de Puerto de Buenaventura, violaron el debido proceso conforme a lo establecido en los artículos 1.1 y 24 de la Convención Americana de los Derechos Humanos, que a continuación se transcriben:

*"Artículo 1 (...) numeral 1. Los Estados Partes en esta Convención se comprometen a respetar los derechos y libertades reconocidos en ella y a garantizar su libre y pleno ejercicio a toda persona que esté sujeta a su jurisdicción, sin discriminación alguna por motivos de*

10/11

*raza, color, sexo, idioma, religión, opiniones políticas o de cualquier otra índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento o cualquier otra condición social.*

*Artículo 24. Todas las personas son iguales ante la ley. En consecuencia tienen derecho, sin discriminación, a igual protección de la ley."*

Visto lo anterior, advierte el despacho que el apelante alegó haber recibido un trato discriminatorio por parte del fallador de primera instancia, pero no aportó ninguna prueba que demostrara su dicho, se limitó a transcribir algunos apartes de la resolución 122 CP01-ASJUR de 19 de agosto de 2011, pero con ellas no se pueden demostrar sus afirmaciones. Por el contrario, éste Despacho encuentra que el procedimiento desplegado por el señor Capitán de Puerto de Buenaventura se ajustó a lo señalado en el antes vigente Código Contencioso Administrativo, en cuanto a investigaciones administrativas sancionatorias.

Más adelante, el apelante manifestó que en el fallo no se le dijo cuales eran los códigos de infracción que había violado, pero ello no corresponde a la verdad, pues desde el inicio de la investigación administrativa se informó al hoy apelante las violaciones en las que al parecer había incurrido (fol. 1) y en el fallo de primera instancia, se señalaron cada una de las normas de Marina Mercante transgredidas (fol. 29), a saber, *el artículo 1501 numeral 10 del Código de Comercio, artículo 1º numeral 3 y artículo 2º numeral 2 de la Resolución 520 de 1990.*

En cuanto a la actuación procesal del señor FERMÍN VIAFARA ARBOLEDA, propietario de la motonave "SOLO DIOS VENGE", es oportuno señalar, que visto el expediente se observó que, pese a ser requerido en reiteradas oportunidades con el fin de ser escuchado en diligencia de versión libre, nunca compareció al despacho, ni presentó excusa alguna que justificara su inasistencia. Sin embargo, ello no impide que el proceso siga su curso, máxime cuando el llamado a responder por las faltas investigadas es el capitán de la nave, sin perjuicio de la responsabilidad solidaria a que haya lugar de acuerdo con numeral 2º del artículo 1478 del Código de Comercio.

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

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR** en todas sus partes la resolución N° 122 CP01-ASJUR de 19 de agosto de 2011, proferido por el señor Capitán de Puerto de Buenaventura dentro de la investigación administrativa adelantada por violación a las Normas de Marina Mercante, en contra del señor WILBERT ÁNGULO GARCÉS.

**ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, el contenido del presente proveído al señor WILBERT ÁNGULO GARCÉS identificado con la Cedula de Ciudadanía N° 14.475.922 y demás interesados, dentro de los (5) días hábiles siguientes al envío de la citación o subsidiariamente por medio de edicto, de conformidad con el artículo 44 y siguientes del código Contencioso Administrativo.

**ARTÍCULO 3°.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Buenaventura, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 4°.-** Ejecutoriado el presente acto, envíese copia del mismo con la respectiva constancia, a la Subdirección de Marina Mercante y al Grupo Legal Marítimo de esta Dirección, para lo de su competencia.

**ARTÍCULO 5°-** Con la presente decisión queda agotada la vía gubernativa y en caso de inconformidad con la misma, se puede acudir a la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo, a fin de ejercer las acciones correspondientes.

Notifíquese y cúmplase,

**10 JUN. 2014**



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ  
Director General Marítimo

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



2014 JUN 25  
Sgd

Bogotá, D.C., 25 JUN. 2014

REFERENCIA

Clase de investigación: Administrativa por Violación a Normas de la Marina Mercante  
Asunto: Recurso de Apelación  
Número de expediente: 023 de 2011  
Sujetos Procesales: Operador motonave "PISCIS I"  
Armador motonave "PISCIS I"  
Recurrentes: Señores CECILIO ANTONIO CANTILLO MATTOS, Representante Legal COOMARTUSTAG y LEONARDO FAVIO CAMARGO MATOS.

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por los señores CECILIO ANTONIO CANTILLO MATTOS, Representante Legal COOMARTUSTAG y LEONARDO FAVIO CAMARGO MATOS, armador y operador, respectivamente, de la motonave "PISCIS I", en contra de la Resolución N° 292 CP04-ASJUR de 14 de diciembre de 2011, proferido por el señor Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la actuación administrativa adelantada por violación a las normas de la Marina Mercante, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

Que el día 09 de agosto de 2011, la Teniente de Corbeta LORENA TRAVECEDO FAJARDO, impuso el reporte de infracción N° 3680 a la señora ANTONIA CUELLO GARAY y al señor LEONARDO FAVIO CAMARGO MATOS, propietaria y operador, respectivamente, de la motonave PISCIS I con matrícula CP-04-0734-T.

Que el día 29 de agosto de 2011, se recibió versión libre y espontánea al señor CECILIO ANTONIO CANTILLO MATTOS, Representante Legal de COOMARTUSTAG, cooperativa armadora de la nave PISCIS I.

Que el día 29 de agosto de 2011, se recibió versión libre y espontánea al señor LEONARDO FAVIO CAMARGO MATOS, capitán de la motonave PISCIS I.

Que el día 14 de diciembre de 2011, el señor Capitán de Puerto de Santa Marta profirió la Resolución N° 292 CP04-ASJUR, a través de la cual confirmó los códigos N° 10, 30 y 40 del reporte de infracción N° 3680, e impuso a título de sanción una multa de dos punto dieciséis (2.16) salarios mínimos legales mensuales vigentes para el año 2011, equivalentes un millón ciento cincuenta y siete mil cincuenta y seis pesos M/C (\$1.157.056).

103

Que a través de memorial recibido el día 20 de enero de 2012, el señor CECILIO ANTONIO CANTILLO MATTOS, Representante Legal de la cooperativa COOMARTUSTAG, presentó recurso de reposición en subsidio de apelación en contra de la Resolución N° 292 CP04-ASJUR de diciembre de 2011.

Que el día 20 de enero de 2012, el señor LEONARDO FAVIO CAMARGO MATOS, operador de la motonave PISCIS I, presentó recurso de reposición en subsidio de apelación en contra de la Resolución N° 292 CP04-ASJUR de diciembre de 2011.

Que mediante decisión motivada de fecha 28 de mayo de 2012, el señor Capitán de Puerto de Santa Marta confirmó en todas sus partes la Resolución recurrida y concedió el recurso de apelación ante el señor Director General Marítimo.

### COMPETENCIA

De conformidad con lo establecido en el artículo 5, numeral 5 del Decreto Ley 2324 de 1984, y el numeral 2, artículo 2 del Decreto 5057 de 2009, corresponde a la Dirección General Marítima, previa investigación, determinar y aplicar cuando hubiere lugar, las sanciones disciplinarias o multas por infracciones o violaciones a normas relativas a las actividades marítimas y de marina mercante.

### HECHOS RELEVANTES

De acuerdo con el acta de protesta de fecha 10 de agosto de 2011 y el reporte de infracción N° 3680 de 09 de agosto de la misma anualidad, las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos objeto de investigación, fueron las siguientes:

*"El día 09 de agosto de 2011, en posición 11°16'12.18" N - 74°12'21.98" W, la Teniente de Corbeta LORENA TRAVECEDO FAJARDO, impuso el reporte de infracción N° 3680 a la señora ANTONIA CUELLO GARAY y al señor LEONARDO FAVIO CAMARGO MATOS, en calidad de propietaria y capitán, respectivamente, de la motonave PISCIS I con matrícula CP-04-0734-T, por la presunta violación de los siguientes códigos de infracción:*

- 10. No llevar a bordo equipo de primeros auxilios.
- 11. No llevar una dotación mínima de seguridad de acuerdo a su tonelaje y actividad autorizada.
- 29. Abandonar la nave con pasajeros y/o con carga, sin causa justificada.
- 30. Navegar sin radio o con dicho equipo dañado.
- 40. Navegar sin portar el certificado de idoneidad o la licencia de navegación del capitán y de la totalidad de la tripulación".

### ARGUMENTOS DEL APELANTE

El señor CECILIO ANTONIO CANTILLO MATTOS, Representante Legal de la cooperativa COOMARTUSTAG, armadora de la nave PISCIS I, sustentó el recurso de apelación con base en los siguientes argumentos:

Que la cooperativa está autorizada para cubrir la ruta Taganga - Playa Grande y no Taganga - Playa Blanca, como erróneamente se coloca en el acto administrativo atacado.

16/1

Que no obstante la solidaridad expresada en el artículo 1479 del Código de Comercio, entre la culpa del capitán y el armador, ésta se fracciona como en el caso de marras, pues la embarcación fue tomada de manera arbitraria por el señor LEONARDO FAVIO CAMARGO MATOS, donde los cánones normales indican que se debió poner una denuncia por hurto de la nave, lo que no se hizo porque la sociedad de Taganga es muy cerrada y eso acarrearía muchos conflictos sobre todo de índole personal.

Que la sanción es violatoria del debido proceso, debido a que no se encuentra sustentada sobre el régimen probatorio debidamente establecido para esta clase de sanción.

A su turno, el señor LEONARDO FAVIO CAMARGO MATTOS, operador de la nave PISCIS I, sustentó el recurso de apelación de la siguiente manera:

Que se vulneró el debido proceso, pues la parte resolutive debe estar en consonancia con la parte motiva del acto administrativo y en el caso de marras de observa que no es así, pues las consideraciones se encuentran sustentadas en el reporte de infracción N° 3680 impuesto por la Teniente de Corbeta LORENA TRAVECEDO FAJARDO, quien de manera arbitraria lo abordó sin darle tiempo de defenderse.

Que actualmente no es el capitán de la nave PISCIS I, por lo que en un acto de irresponsabilidad la tomo arbitrariamente para pasear con un grupo de amigos, la nave si contaba con el equipo de primeros auxilios, con radio o con dicho equipo dañado, de pronto lo que no tenía era el carnet de patrón de bote.

Que la licencia se le venció el día 06 de agosto de 2011, que no era hábil por ser sábado y solamente le quedó el día lunes 08 de agosto para pedir la renovación de la licencia, pero no se percató de que la licencia estaba vencida y aunque la norma es exegética, se deben hacer excepciones como en este caso, pues se configura la fuerza mayor o el caso fortuito.

#### CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Frente a los argumentos expuestos por el señor LEONARDO FAVIO CAMARGO MATTOS, operador de la nave PISCIS I, este Despacho entra a resolver.

El apelante manifestó que hubo violación al debido proceso, porque según él la decisión se encuentra soportada en el reporte de infracción impuesto por la señora Teniente de Corbeta LORENA TRAVECEDO FAJARDO, quien lo abordó de manera arbitraria y no le dio oportunidad de defenderse.

Frente a ello, es menester aclarar que de acuerdo con la Resolución N° 0347 de 2007, por medio de la cual se dictaron medidas relacionadas con las infracciones o violaciones a normas de Marina Mercante y se estableció el procedimiento para imponer las multas y su cobro, el proceder de la Teniente de Corbeta LORENA TRAVECEDO FAJARDO, fue el adecuado, pues no le correspondía a ella sino al señor Capitán de Puerto de Santa Marta, determinar la procedencia de los argumentos de defensa del hoy apelante.

Al respecto el artículo 10° de la citada Resolución establece:

*"El formato deberá contener una observación donde se advierta al infractor que de no estar de acuerdo con el reporte tendrá que presentarse ante la Capitanía de Puerto dentro de los tres (03) días hábiles siguientes, para ser escuchado en audiencia, a fin de garantizar el derecho constitucional de defensa y debido proceso. Para tal efecto podrá estar asistido por abogado titulado, en cuyo caso el reporte de infracción constituye el medio formal de citación mas no tendrá carácter de acto administrativo.*

*Si el infractor no compareciere a la Capitanía de Puerto dentro de los tres (03) días antes mencionados, el Capitán de Puerto le enviará un oficio citándolo para que se presente a audiencia dentro de los cinco (05) días siguientes, diligencia a la cual podrá comparecer el armador, propietario o agente marítimo, según sea el caso, siendo estos escuchados, con los mismos derechos, pudiendo pedir pruebas o ser decretadas de oficio".*

Visto lo anterior, el despacho debe concluir que lo que el señor LEONARDO FAVIO CAMARGO MATTOS, entendió como un procedimiento arbitrario por parte de la funcionaria que le impuso el reporte de infracción, era precisamente el proceder que de ella se esperaba.

Además, visto el reporte de infracción bajo estudio, se observa que con él se le citó al señor CAMARGO MATTOS, para que en caso de desacuerdo compareciera a la Capitanía de Puerto de Santa Marta dentro de los tres días siguientes, sin que éste se hubiera acercado a dichas oficinas, motivo por el cual ese Despacho, en aras de garantizar su derecho de defensa, lo citó para el día 29 de agosto de 2011, con el fin de escucharlo en diligencia de versión libre, donde se escuchó todo cuanto tenía que decir con relación a los hechos objeto de investigación, es de anotar que el citado señor compareció acompañado por abogado defensor, sin embargo no aportó ni hizo solicitud alguna de pruebas.

Así pues, queda demostrado que la actuación procesal adelantada por el señor Capitán de Puerto de Santa Marta, respetó el debido proceso y las oportunidades procesales para que el hoy recurrente ejerciera su derecho de defensa.

De otro lado, el recurrente asegura que para el día de los hechos no era el capitán de la nave y que la tomó de manera arbitraria, pero que la nave contaba con el equipo de primeros auxilios y el radio.

Frente a ello, el Despacho encuentra que le asiste razón al recurrente al decir que no era el capitán de la motonave PISCIS I, pues tal como lo afirmó el Representante Legal de la Cooperativa armadora, en diligencia de versión libre del 29 de agosto de 2011, el señor LEONARDO FAVIO CAMARGO MATTOS, tomó de manera arbitraria la nave, es decir no hubo ninguna designación previa, por lo cual no es dable afirmar que éste fuera el capitán de la nave.

No obstante lo anterior, ello no constituye causa alguna de exclusión de responsabilidad, pues si bien no fungía como capitán de la nave, si era el operador de la misma y fue su comportamiento el que originó la violación a las normas de Marina Mercante endilgadas.

Máxime, cuando existen pruebas suficientes que demuestran su responsabilidad en los hechos investigados, así:

120

Versión libre rendida por el señor CECILIO ANTONIO CANTILLO MATTOS, quien al ser preguntado sobre los hechos dijo lo siguiente; "El día 09 de agosto de 2011, el señor LEONARDO CAMARGO sin permiso tomó la lancha PISCIS I y se la llevó supuestamente para llevar a unos amigos a pescar a MONOGUACA, en la bahía de Taganga (...)"

Versión libre rendida por el señor LEONARDO CAMARGO MATOS, quien dijo: "(...) estaba conversando con el capitán de la nave PISCIS I, el salió a su casa a almorzar y llegaron 04 amigos que el día antes había llevado a una playa llamada Monoguaca, esperé al capitán del bote y al ver que no llegaba tomé la lancha sin consentimiento de él y me dirigí nuevamente hacia MONOGUACA (...)"

Zarpe de fecha 28 de julio de 2011, vigente hasta el 16 de agosto de 2011, donde consta que el destino autorizado es Playa Grande. (fol. 4)

Resolución N° 246 CP04-AGMN de 23 de septiembre de 2009, que establece autorizada a la nave PISCIS I, el transporte turístico de pasajeros en la ruta Taganga - Playa Grande. (fol. 17-19)

De otro lado, en lo relacionado con el vencimiento de la licencia de navegación, este Despacho encuentra insuficientes los argumentos del recurrente, pues manifiesta que la licencia solo se encontraba vencida por un (01) día y que por encontrarse amparado en una circunstancia de fuerza mayor o caso fortuito, el Despacho debe hacer una excepción en su caso, sin embargo no aportó, ni solicitó prueba alguna que soportara su versión.

Al respecto la ley 95 de 1890, en su artículo 90 afirma:

*"Se llama fuerza mayor ó caso fortuito, el imprevisto á que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los autos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc".*

Así pues, para que se configure la fuerza mayor o el caso fortuito, se debe verificar la concurrencia de dos factores: A) que el hecho sea imprevisible, esto es, que dentro de las circunstancias normales de la vida, no sea posible contemplar por anticipado su ocurrencia. B) que el hecho sea irresistible, o sea, que el agente no pueda evitar su acaecimiento ni superar sus consecuencias<sup>1</sup>.

Por ello, el caso fortuito y la fuerza mayor no pueden confundir con el descuido, pues el vencimiento de la licencia de navegación era un hecho perfectamente previsible, que aplicando la diligencia común se hubiera podido evitar.

Visto lo anterior, este Despacho concluye que no existe fundamento fáctico, ni jurídico que permita desvirtuar la responsabilidad del señor LEONARDO FAVIO CAMARGO MATTOS, en la violación de los códigos de infracción N° 10, 30 y 40 de la Resolución 0347 de 2007.

Ahora bien, frente a los argumentos presentados por el señor CECILIO ANTONIO CANTILLO MATTOS, Representante Legal de la cooperativa COOMARTUSTAG, armador de la nave PISCIS I, este Despacho entra a resolver:

<sup>1</sup> Código Civil Anotado, editorial LEYER - Decimoprimer edición, pág. 50-51.

103

El recurrente manifestó, que la ruta autorizada a la nave PISCIS I es: Taganga – Playa Grande y no Taganga – Playa Blanca, como señaló el fallador de primera instancia en el acto administrativo atacado.

Por ello se procedió a verificar la Resolución N° 246 CP04-AGEMN del 23 de septiembre de 2009, a través de la cual se adicionaron unas naves, entre ellas PISCIS I, a la licencia de explotación comercial N° 0133 CP04-AGMN del día 22 de noviembre de 2006, confirmándose así que el dicho del recurrente corresponde a la verdad, sin embargo, no encuentra el despacho en que le sería favorable esta corrección, si de igual manera el día 09 de agosto de 2011, la citada nave navegó por una ruta distinta a la autorizada.

Lo anterior, encuentra soporte probatorio en el reporte de infracción N° 3680 de 09 de agosto de 2011 (fol. 3), en el cual se hizo constar que la nave PISCIS I tenía como *puerto de destino Taganga y que el puerto de zarpe era Monoguaca*, al igual que con la versión libre rendida por el señor LEONARDO CAMARGO MATOS (fol. 41), quien al ser preguntado sobre los hechos, manifestó lo siguiente:

*“Yo me encontraba trabajando normalmente, estaba conversando con el capitán de la nave PISCIS I, el salió a almorzar y llegaron cuatro amigos que un día antes yo había llevado a una playa de Monoguaca, esperé al capitán del bote y al ver que no llegaba tomé la lancha sin consentimiento de él y me dirigí nuevamente hacia Monoguaca, fue cuando llegaron los de la patrulla de guardacostas y me pidieron papeles y licencia (...)”.* (Cursiva fuera de texto)

El segundo argumento del armador, va dirigido a desvirtuar su responsabilidad frente a las culpas del señor LEONARDO FAVIO CAMARGO MATOS, pues la nave fue tomada por éste sin su consentimiento.

Por ello, es menester aclarar que la responsabilidad endilgada a la Cooperativa COOMARTUSTAG, armadora de la nave PISCIS I, deriva de la responsabilidad solidaria que prevé el numeral 2° del artículo 1482 del Código de Comercio, que a continuación se transcribe:

*“Artículo 1478.- Son obligaciones del armador:  
2. Responder civilmente por las culpas del capitán, del practico o de la tripulación, (...)”*

Ahora bien, es claro que la responsabilidad del armador frente a las culpas del capitán, deviene de la posición de garante que éste tiene respecto del cumplimiento de las obligaciones a cargo del otro, en otras palabras, el capitán es responsable por la realización material de la conducta u omisión constitutiva de violación a la norma de Marina Mercante, mientras que el armador responde por omitir su deber de vigilancia y control.

Al respecto, es oportuno traer a colación la tesis de la responsabilidad *in vigilando* e *in eligiendo*, la primera supone que una persona es responsable de los actos que realiza otro sobre el que tiene especial deber de vigilancia y en el segundo caso se trata de la responsabilidad originada de la elección, pues el empleador debe asumir las culpas del empleado por haberlo elegido a él y no a otro con mayor capacidad.

124

En el caso bajo examen, quedó plenamente demostrado que el señor LEONARDO FAVIO CAMARGO MATOS el día 09 de agosto de 2011, tomo de manera arbitraria la motonave PISCIS I, es decir el armador nunca eligió al citado señor para operar dicha nave y por ello no le era exigible vigilar y controlar que éste cumpliera la normatividad marítima, desvirtuándose con ello los elementos que sustentan a la responsabilidad solidaria del armador respecto a las culpas del capitán.

Como consecuencia de lo anterior, este Despacho modificará el artículo 3° de la Resolución N° 292 CP04-ASJUR de 14 de diciembre de 2011, en el sentido de exonerar al señor CECILIO ANTONIO CANTILLO MATTOS, Representante Legal de la cooperativa COOMARTUSTAG, armador de la nave PISCIS I, de la solidaridad en el pago de la multa impuesta al señor LEONARDO FAVIO CAMARGO MATTOS.

De igual manera, el Despacho considera que habiendo sido demostrada la responsabilidad del señor LEONARDO FAVIO CAMARGO MATOS, en calidad de operador de la nave PISCIS I para el día 09 de agosto de 2011, correspondía al señor Capitán de Puerto de Santa Marta declararlo responsable por la violación de las normas de Marina Mercante, por ello, en aras de armonizar la parte considerativa con la resolutive de la decisión apelada, se modificará el artículo primero de ésta.

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

#### RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR** el artículo primero de la Resolución N° 292 CP04-ASJUR de 14 de diciembre de 2011, proferida por el señor Capitán de Puerto de Santa Marta, de acuerdo con las consideraciones expuestas en la parte motiva del presente proveído, el cual quedará así:

"DECLARAR responsable al señor LEONARDO FAVIO CAMARGO MATTOS, identificado con la Cedula de Ciudadanía N° 84.456.216 de Santa Marta, operador de la motonave PISCIS I, por la violación de las normas de Marina Mercante, específicamente los códigos de infracción N° 10, 30 y 40 de la Resolución 0347 de 2007, y en consecuencia impóngase a título de sanción multa de dos punto dieciséis (2.16) salarios mínimos legales mensuales vigentes para el año 2011, equivalente a un millón ciento cincuenta y siete mil cincuenta y seis pesos m/c. (\$1.157.056)".

**ARTÍCULO 2°.- MODIFICAR** el artículo tercero de la Resolución N° 292 CP04-ASJUR de 14 de diciembre de 2011, proferida por el señor Capitán de Puerto de Santa Marta, de acuerdo con las consideraciones expuestas en la parte motiva de la presente decisión, el cual quedará así:

"El valor de la presente multa deberá ser cancelado por el señor LEONARDO FAVIO CAMARGO MATTOS, identificado con la Cedula de Ciudadanía N° 84.456.216 de Santa Marta, en calidad de operador de la motonave PISCIS I con matrícula N° CP04-0734-T, a favor de la Dirección del Tesoro Nacional, fondos comunes del Banco Popular, cuenta corriente N° 05000024-9 código rentístico 121275 y su recibo de cancelación deberá ser presentado a la

Capitanía de Puerto de Santa Marta dentro de los tres (03) días contados a partir de la ejecutoria de la presente Resolución".

**ARTÍCULO 3°.- CONFIRMAR** los artículos restantes de la Resolución N° 292 CP04-ASJUR de 14 de diciembre de 2011, de acuerdo con las consideraciones expuestas en la parte considerativa de la presente providencia.

**ARTÍCULO 4°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, el contenido del presente proveído a los señores CECILIO ANTONIO CANTILLO MATOS, Representante Legal COOMARTUSTAG y LEONARDO FAVIO CAMARGO MATOS, armador y operador, respectivamente, de la motonave "PISCIS I", y demás interesados, dentro de los (5) días hábiles siguientes al envío de la citación o subsidiariamente por medio de edicto, de conformidad con el artículo 44 y siguientes del código Contencioso Administrativo.

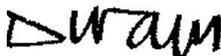
**ARTÍCULO 5°.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 6°.- Ejecutoriado** el presente acto, envíese copia del mismo con la respectiva constancia, a la Subdirección de Marina Mercante y al Grupo Legal Marítimo de esta Dirección, para lo de su competencia.

**ARTÍCULO 7°.-** Con la presente decisión queda agotada la vía gubernativa y en caso de inconformidad con la misma, se puede acudir a la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo, a fin de ejercer las acciones correspondientes.

Notifíquese y cúmplase,

25 JUN. 2014



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ  
Director General Marítimo

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



RECEIVED  
2014 JUN 25 10:23 AM  
D.G.M.

Bogotá, D.C.,

**25 JUN. 2014**

**REFERENCIA**

Clase de investigación: Administrativa por Violación a Normas de la Marina Mercante  
Asunto: Recurso de Apelación  
Número de expediente: 11022011-044  
Sujetos Procesales: Capitán motonave "XIOMI I"  
Armador motonave "XIOMI I"  
Recurrente: Abogado ÁLVARO SUÁREZ RÍASCOS - apoderado especial de los señores ROMÁN SOLÍS MONTAÑO y LEANDRO AURELIO QUIÑONEZ IBARRA, capitán y armador de la motonave "XIOMI I".

**OBJETO A DECIDIR**

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el Doctor ÁLVARO SUÁREZ RÍASCOS, apoderado especial de los señores ROMÁN SOLÍS MONTAÑO y LEANDRO AURELIO QUIÑONEZ IBARRA, en calidad de capitán y armador, respectivamente, de la motonave "XIOMI I", en contra de la Resolución N° 167 CP01-ASJUR de 11 de noviembre de 2011, proferido por el señor Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la actuación administrativa adelantada por violación a las normas de la Marina Mercante, previos los siguientes:

**ANTECEDENTES**

Que mediante oficio N° 151800R/MD-CGFM-CARMA-SECAR-JONA-CFNP-CSCUPA-CLC de 15 de octubre de 2011, el señor Teniente Navío ARLED DARIO TORRES MOLINA, Comandante A.R.C. "TN. JOSÉ MARIA PALAS", informó al señor Capitán de Puerto de Buenaventura las novedades presentadas con la motonave "XIOMI I" de bandera Ecuatoriana, consistentes en que ésta fue encontrada realizando faena de pesca en aguas jurisdiccionales de Colombia, sin contar con autorización alguna de la Dirección General Marítima.

Que el día 18 de octubre de 2011, el señor Capitán de Puerto de Buenaventura profirió auto de apertura de Investigación Administrativa en contra del señor ROMÁN SOLÍS MONTAÑO, capitán de la motonave "XIOMI I", por violación a las Normas de Marina Mercante, de acuerdo con lo establecido en la resolución 520 de 1999 y el Código de Comercio.

Que el día 11 de noviembre de 2011, el señor Capitán de Puerto de Buenaventura profirió la Resolución N° 167 CP01-ASJUR, a través de la cual declaró responsable al señor ROMÁN SOLÍS

100

MONTAÑO, capitán de la motonave "XIOMI I", por violación a las Normas de Marina Mercante e impuso a título de sanción una multa de diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes para el año 2011, equivalentes cinco millones trescientos cincuenta y seis mil pesos M/C (\$5.365.000).

Que a través de memorial de fecha 23 de noviembre de 2011, el Doctor ÁLVARO SUÁREZ RÍASCOS, apoderado especial de los señores ROMÁN SOLÍS MONTAÑO y LEANDRO AURELIO QUIÑONEZ IBARRA, capitán y armador de la motonave "XIOMI I", presentó recurso de reposición en subsidio de apelación en contra de la resolución N° 167 CP01-ASJUR de 11 de noviembre de 2011.

Que mediante decisión de fecha 19 de enero de 2012, el señor Capitán de Puerto de Buenaventura confirmó en todas sus partes la resolución recurrida y concedió el recurso de apelación ante el señor Director General Marítimo.

### COMPETENCIA

De conformidad con lo establecido en el artículo 5, numeral 5 del Decreto Ley 2324 de 1984, y el numeral 2, artículo 2 del Decreto 5057 de 2009, corresponde a la Dirección General Marítima, previa investigación, determinar y aplicar cuando hubiere lugar, las sanciones disciplinarias o multas por infracciones o violaciones a normas relativas a las actividades marítimas y de marina mercante.

### HECHOS RELEVANTES

De acuerdo con el oficio N° 151800R/MD-CGFM-CARMA-SECAR-JONA-CFNP-CSCUPA-CLC de 15 de octubre de 2011, las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos objeto de investigación, fueron las siguientes:

*"El día 15 de octubre de 2011 a las 1210R, se detecta por radar un (01) contacto sin movimiento, se intenta establecer comunicación en reiteradas ocasiones por vía VHF canal marino (16) sin lograr comunicación alguna, se procedió a efectuar interdicción marítima en posición 03°49.7 N - 78°22.8W, de una (01) motonave que corresponde al nombre de "XIOMI I", se le eleva proclama (manifestando que somos miembros de la Armada Nacional de Colombia), posteriormente se procedió a efectuar inspección y visita, actuando bajo la facultad de prevención plasmada en el artículo 2 de la ley 1333 de 2009, artículo 128 del Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 13 Resolución 520 DIMAR de 1999, encontrándose dicha nave en faena de pesca con el siguiente material:*

*8 tiburones y cantidad indeterminada de otras especies de peces dentro de la bodega  
1 línea de nylon de aproximadamente 300 m  
15 anzuelos aproximadamente*

*El capitán de la nave es el señor ROMÁN SOLÍS MONTAÑO, quien no presentó cedula pero dijo ser colombiano. (...)*

*MS*

*La tripulación de la motonave "XIOMI I" de bandera Ecuatoriana, presuntamente ingresó a aguas Colombianas a efectuar faena de pesca sin la respectiva autorización (Ley 1453 de junio de 2011, artículo 29 y 30)*

(...)"

### ARGUMENTOS DEL APELANTE

El Doctor ÁLVARO SUÁREZ RÍASCOS, apoderado especial de los señores ROMÁN SOLÍS MONTAÑO y LEANDRO AURELIO QUIÑÓNEZ IBARRA, capitán y armador, respectivamente, de la nave "XIOMI I", sustentó el recurso de apelación con base en los siguientes argumentos:

- Que en el caso bajo estudio, se tiene únicamente la versión de los funcionarios de la Armada, mas no se tiene plena prueba de que la motonave estuviese en aguas colombianas, por lo que se debe suponer la presunción de inocencia.
- Que a pesar de que el capitán y los tripulantes aceptaron estar en aguas colombianas, no se puede endilgar violación de la soberanía territorial de Colombia, por cuanto ellos no sabían a ciencia cierta que habían traspasado esos límites y aún si lo dicho por ellos correspondiera a la verdad, lo hicieron con la firme convicción de estar en aguas ecuatorianas, pues debido a la tempestad y a las fuertes olas, la motonave "XIOMI I" recaló al parecer en las primeras, pero sin que hubiera intención alguna de causar daño.
- Que la embarcación no contaba con el equipo idóneo que le permitiera describir su ubicación con exactitud, además cuando la nave fue abordada por los funcionarios de la Armada Nacional, ya la faena de pesca había concluido en zona ecuatoriana, por lo que se infiere que el producto encontrado fue extraído en dichas aguas.
- Que el capitán, el propietario y la tripulación de la nave, se encuentran en una muy difícil condición económica, además de ella sobreviven cuatro (04) familias y el propietario se encuentra aún pagando el crédito con el que obtuvo dicho bien mueble.
- Que los hoy recurrentes, no solo fue investigado por la Autoridad Marítima Nacional, sino que de manera simultánea INCODER y la Fiscalía han iniciado los procesos correspondientes.
- Que de acuerdo con el parágrafo del artículo 2º de la Ley 1333 de 2009, las sanciones solamente podrán ser impuestas por la Autoridad competente para otorgar las concesiones, permisos, licencias y demás autorizaciones e instrumentos de manejo y control ambiental, previo agotamiento del procedimiento sancionatorio.
- Que de acuerdo con lo anterior, solicita se exonere de la sanción impuesta por considerar que una de las normas aplicadas por el Capitán de Puerto de Buenaventura, no corresponde al caso que nos ocupa, pues es de resorte única y exclusivamente del Ministerio del Medio Ambiente, quien debe proseguir con la investigación, y no se puede condenar dos veces por el mismo hecho, lo cual genera violación al debido proceso.

- Que de no prosperar los argumentos antes expuestos, se tengan en consideración las siguientes causales de atenuación de la responsabilidad en materia ambiental:
  1. Confesar a la autoridad ambiental la infracción antes de haberse iniciado el procedimiento sancionatorio.
  2. Que con la infracción no exista daño al medio ambiente, a los recursos naturales, al paisaje o la salud humana.
- Que se de aplicabilidad a los artículos 80 y 81 del Decreto Ley 2324 de 1984 (los cuales transcribe), y se tenga como atenuante la ignorancia invencible.

### CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Frente a los argumentos presentados por el Doctor ÁLVARO SUÁREZ RÍASCOS, este Despacho entra a resolver.

El recurrente inicia sus argumentos diciendo, que en el caso bajo estudio se debe aplicar el principio de buena fe a favor de sus representados, debido a que el señor Capitán de Puerto de Buenaventura no contaba con plenas pruebas que demostraran que la nave XIOMI I se encontraba en aguas colombianas al ser detenida por funcionarios de la Armada Nacional, pues solo se tuvo en consideración la versión de dichos funcionarios.

Frente a este punto, es necesario aclarar que el fallador de primera instancia contó con suficientes elementos probatorios para crear su convencimiento, pues con ocasión del auto de apertura de investigación administrativa (fol. 1), tuvo a bien decretar el recaudo y practica de algunas probanzas, entre ellas:

- Acta de protesta N° 151800R / MD-CG-CARMA-SECAR-JONA-CFNP-CFSUPA-CLC del 15 de octubre de 2011, presentada por el Comandante del buque A.R.C. "TN. JOSÉ MARÍA PALAS", a través de la cual se tuvo conocimiento de las novedades presentadas con la motonave XIOMI I. (fol. 2-3)
- Soporte fotográfico y filmico de la visita realizada a la nave XIOMI I, (fol. 10)
- Acta de inspección "ARC. T.N. JOSÉ MARÍA PALAS", donde se hace constar que la nave XIOMI I se encontraba realizando faena de pesca en aguas colombianas. (fol. 13)
- Versión libre del 19 de octubre de 2011, rendida por el señor ROMÁN SOLÍS MONTAÑO, capitán de la nave XIOMI I. (fol. 38-39)
- Declaración jurada de fecha 20 de octubre de 2011, rendida por el señor LUIS GERARDO ANGULO AGUAS, tripulante de la nave XIOMI I. (fol. 43-44)
- Versión libre del 25 de octubre de 2011, rendida por la señora GRETA XIOMARA FARAH NIEMES, armadora y propietaria de la nave XIOMI I. (fol. 45-46)

*[Handwritten mark]*

Es claro entonces, que el señor Capitán de Puerto de Buenaventura valoró el conjunto de los elementos probatorios antes citados, sin que su decisión derivara de manera exclusiva del valor probatorio dado al acta de protesta presentada por el Comandante del ARC. T.N. JOSÉ MARÍA PALAS, aún cuando ésta se encontrara revestida por la presunción de buena fe, contemplada en el artículo 83 de la Constitución Política de Colombia, que a continuación se transcribe;

*"Las actuaciones de los particulares y de las autoridades públicas deberán ceñirse a los postulados de la buena fe, la cual se presumirá en todas las gestiones que aquellos adelanten ante éstas."*

Más adelante, el apelante manifestó que la nave fue encontrada en aguas colombianas debido al mal tiempo y a las fuertes olas, sin embargo, esta versión no cuenta con soporte probatorio, el recurrente se limitó a afirmar lo anterior, pero no aportó ni solicitó prueba alguna que respaldara su dicho, máxime, cuando correspondía a él probar los supuestos de hecho que pretendía hacer valer, conforme al artículo 177 del Código de Procedimiento Civil, así:

*"Art. 177.- incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen".*

De igual manera, al ver las pruebas obrante en el expediente se puede concluir que el señor ROMÁN SOLÍS IBARRA, capitán de la nave XIOMI I para el día 15 de octubre de 2011, tenía pleno conocimiento de que se encontraba en aguas de Colombia y que su presencia en dicho lugar no fue el resultado de las condiciones adversas del clima.

Al respecto, es oportuno recordar lo dicho por el citado capitán, en versión libre de fecha 19 de octubre de 2011:

*"(...) PREGUNTADO.- sírvase informar al Despacho si tenía conocimiento de que se encontraba en aguas colombianas, en caso afirmativo desde que fecha. CONTESTÓ.- si yo tenía idea de que estábamos en aguas colombianas, pero como la corriente estaba dura, pero la unidad de la armada nos manifestó que estábamos muy dentro de aguas colombianas, creo que desde el día 15 de octubre nos dimos cuenta. (...) PREGUNTADO.- sírvase manifestar si tiene algo más que decir, aclarar o corregir de la presente declaración. CONTESTÓ.- en ningún momento pensé que podía estar tan adentro de territorio colombiano y no tenía conocimiento que el tiburón estaba en veda. (...)"*

De lo anterior se concluye, que si bien el capitán no tenía la certeza de que tanto había penetrado en aguas colombianas, sí sabía que estaba en ellas, incluso mucho antes de que la unidad de la Armada Nacional le hiciera la visita.

De otro lado, el recurrente continuó con la exposición de sus argumentos de defensa, diciendo que no solo fue investigado por la Autoridad Marítima Nacional, sino que por los mismos hechos, le habían iniciado una investigación en el Instituto Colombiano de Desarrollo Rural (INCODER).

En este punto, es preciso aclarar que el objeto de cada una de estas investigaciones es distinto, así también la finalidad que persiguen, pues en el primer caso, corresponde a la Dirección General Marítima la investigación y sanción por la violación de las normas de Marina Mercante a que hubo

163

lugar con la actuación desplegada por la nave XIOMI I, mientras que al INCODER<sup>1</sup> le correspondía investigar las presuntas infracciones al estatuto general de pesca en que pudo incurrir la citada motonave, por adelantar faena de pesca en aguas colombianas sin previa autorización.

Lo anterior, conforme a las facultades conferidas al Instituto Colombiano de Desarrollo Rural en el artículo 1° de la Resolución N° 2851 del 06 de octubre de 2010, que a continuación se transcribe:

*"Expedir los actos administrativos de iniciación de trámite y/o investigación de carácter sancionatorio a nivel nacional, relacionadas con la violación a las normas de la pesca marítima y pesca continental en jurisdicción de Bogotá D.C., así como la formulación de cargos y recaudo de pruebas mediante los cuales se inicien los procedimientos administrativos respectivos, con arreglo a lo dispuesto en el Capítulo 3 de la ley 13 de 1990 y su Decreto reglamentario 2256 de 1991".*

Por su parte el Decreto Ley 2324 de 1984, por medio del cual se reorganizó la Dirección General Marítima, señala como función la siguiente:

*Artículo 5 numeral 27.- "Adelantar y fallar las investigaciones por violaciones a las normas de Marina Mercante, por siniestros marítimos, por violación a las normas de reserva de carga, por contaminación del medio marino y fluvial de su jurisdicción, por construcciones indebidas o no autorizadas en bienes de uso público y terrenos sometidos a la jurisdicción de la Dirección General Marítima, e imponer las sanciones correspondientes"*

Para el caso que no ocupa, las normas de Marina Mercante violadas fueron las siguientes:

*Decreto Ley 2324 de 1984 - Artículo 131 "Que ninguna persona puede formar parte de la tripulación de los buques o ejercer profesión, oficio u ocupación alguna, en jurisdicción o en actividad regulada o controlada por la Autoridad Marítima sino está habilitada e inscrita en la sección respectiva del registro Nacional del personal de navegación de la Dirección General Marítima"*

*Código de Comercio - Art. 1502. Le está prohibido al capitán:*

*5. cambiar de ruta o de rumbo, salvo en los casos en que la navegación lo exija, circunstancia que deberá anotarse en el diario de navegación.*

*Decreto 1597 de 1988 - artículo 40: Son funciones y obligaciones del capitán:*

*1. Dirigir la navegación de la nave*

*11. Tener a bordo, vigentes, todos los certificados y documentos nacionales e internacionales que le correspondan a la nave y presentarlos a las Autoridades Nacionales o Internacionales competentes cuando éstas lo soliciten.*

Visto lo anterior, queda claro que no es admisible el argumento del recurrente, cuando manifiesta que la decisión de primera instancia debe ser revocada, debido a que de manera simultánea el entonces competente INCODER abrió una investigación administrativa sancionatoria por los mismo

---

<sup>1</sup> Entidad competente para la época de los hechos, actualmente esta funciones corresponden a la Autoridad Nacional de Acuicultura y Pesca (AUNAP) de acuerdo con el Decreto 4181 de 2011.

*MS*

hechos por los que la inició la Capitanía de Puerto de Buenaventura, pues como se advierte de la normatividad antes referida, el ámbito de las competencias de ambas entidades es diferente, sin que estas puedan excluirse, motivo por el cual no es dable afirmar que se sancionará dos veces por los mismos hechos.

Si bien los hechos son los mismos, con ellos hubo lugar a infracciones tanto del interés del INCODER (violación a las normas de la pesca marítima), como de la Dirección General Marítima (violación de normas de Marina Mercante), motivo por el cual, las actuaciones administrativas sancionatorias que de ellas se desprendieron, tienen distintas finalidades y la imposición de sanción por cada una de estas entidades, en ningún caso podrían entenderse como una doble condena por la misma causa.

Más adelante, el recurrente solicitó que en caso de no prosperar sus argumentos de defensa, sean tenidas en consideración algunas causales de atenuación, no obstante, éste hizo mención de algunas en materia ambiental, por ello se hace necesario aclarar que en las investigaciones administrativas sancionatorias por violación a Normas de Marina Mercante, solo se pueden aplicar las causales de atenuación contenidas en el artículo 81 numeral 2 del Decreto Ley 2324 de 1984, razón por la cual, aquellas alegadas por el apelante no pueden ser tenidas en consideración para disminuir el valor de la multa impuesta.

Para finalizar, es dable concluir que analizada la actuación procesal adelantada por el fallador de primera instancia y los argumentos expuestos por el apelante, no existe mérito para revocar la Resolución N° 167 CP01-ASJUR de 11 de noviembre de 2011, en consecuencia este Despacho confirmará en todas sus partes el citado acto administrativo.

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

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR** en todas sus partes la resolución N° 167 CP01-ASJUR de 11 de noviembre de 2011, proferido por el señor Capitán de Puerto de Buenaventura dentro de la investigación administrativa adelantada por violación a las Normas de Marina Mercante, en contra del señor ROMÁN SOLÍS MONTAÑO.

**ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, el contenido del presente proveído al Doctor ÁLVARO SUÁREZ RÍASCOS, apoderado especial de los señores ROMÁN SOLÍS MONTAÑO y AURELIO QUIÑONEZ IBARRA, capitán y armador de la motonave XIOMI I de bandera Ecuatoriana y demás interesados, dentro de los (5) días hábiles siguientes al envío de la citación o subsidiariamente por medio de edicto, de conformidad con el artículo 44 y s.s. del código Contencioso Administrativo.

**ARTÍCULO 3º.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Buenaventura, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 4º.-** Ejecutoriado el presente acto, envíese copia del mismo con la respectiva constancia, a la Subdirección de Marina Mercante y al Grupo Legal Marítimo de esta Dirección, para lo de su competencia.

**ARTÍCULO 5º.-** Con la presente decisión queda agotada la vía gubernativa y en caso de inconformidad con la misma, se puede acudir a la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo, a fin de ejercer las acciones correspondientes.

Notifíquese y cúmplase,

25 JUN. 2014



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ  
Director General Marítimo

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



29702101652  
336

Bogotá, D.C.,

26 JUN. 2014

**REFERENCIA**

Clase de investigación: Administrativa por Violación a Normas de la Marina Mercante  
Asunto: Recurso de Apelación  
Número de expediente: Reporte de infracción No. 0101 del 05 de septiembre de 2008  
Sujetos Procesales: Capitán de la motonave "MALARIA 3"  
Propietario y/o armador de la motonave "MALARIA 3"  
Recurrente Elcy Tamayo Tamayo

**OBJETO A DECIDIR**

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por la abogada ELCY TAMAYO TAMAYO, identificada con la cédula de ciudadanía No. 29.392.873 expedida en Cartago - Valle y portadora de la Tarjeta Profesional No. 32.662 del CSJ, en calidad de apoderada de la Unidad Ejecutora de Saneamiento del Valle del Cauca, propietaria y/o armadora de la motonave "MALARIA 3" de bandera colombiana, en contra de la Resolución No. 023 CP01-ASJUR, del 15 de febrero de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura - Valle, dentro de la actuación administrativa adelantada por violación a las normas de la Marina Mercante, previos los siguientes:

**ANTECEDENTES**

1. Mediante acta de protesta del 5 de septiembre de 2008, presentada mediante oficio No. 494-MD-CG-CARMA-SECAR-JONA-SFNP-COGAC-CGAPO-CEGUB-JDO, del 8 de septiembre de 2008, suscrita por el señor Capitán de Corbeta ALEJANDRO ESTRADA VÁSQUEZ, Comandante de la Estación Guardacostas de Buenaventura, la Capitanía de Puerto de esta jurisdicción tuvo conocimiento de la imposición del reporte de infracción No. 0101, al capitán de la motonave "MALARIA 3", por infringir los códigos 014 y 031 correspondiente a la Resolución No. 0347 de 2007.
2. El día 2 de octubre de 2008, mediante acto administrativo No. 111 CP01-ASJUR, el Capitán de Puerto de Buenaventura declara administrativamente responsable al capitán de la motonave "MALARIA".
3. El día 9 de octubre de 2008, la apoderada del propietario de la nave "MALARIA", presenta recurso de reposición y en subsidio apelación en contra del acto administrativo sancionatorio.

189

4. El día 8 de noviembre de 2008, la Capitanía de Puerto de Buenaventura resuelve recurso de reposición, confirmando en su totalidad la Resolución impugnada y concediendo en el efecto suspensivo el recurso de apelación.
5. Mediante auto del 31 de agosto de 2010, la Dirección General Marítima decretó la nulidad de la investigación, desde la Resolución No. 111 CP01-ASJUR del 2 de octubre de 2008, inclusive.
6. Mediante Resolución No. 023 CP01-ASJUR, del 15 de febrero de 2011, la Capitanía de Puerto de Buenaventura profiere acto administrativo sancionatorio, declarando la responsabilidad administrativa del capitán de la motonave "MALARIA".
7. El 3 de marzo de 2011, la apoderada del propietario y/o armador de la nave presentó recurso de reposición y en subsidio apelación en contra de la Resolución 023 CP01-ASJUR, del 15 de febrero de 2011.
8. Mediante Resolución del 15 de abril de 2011, el Capitán de Puerto de Buenaventura resolvió recurso de reposición, confirmando en su totalidad el fallo de primera instancia y concediendo en el efecto suspensivo el recurso de apelación.

#### COMPETENCIA

De conformidad con lo establecido en el artículo 5, numeral 5 del Decreto Ley 2324 de 1984, y el numeral 2, artículo 2 del Decreto 5057 de 2009, corresponde a la Dirección General Marítima, previa investigación, determinar y aplicar cuando hubiere lugar, las sanciones disciplinarias o multas por infracciones o violaciones a normas relativas a las actividades marítimas y de Marina Mercante.

#### HECHOS RELEVANTES

El 5 de septiembre de 2008, el señor Marinero Primero Alain Garrido, tripulante de la ARC "BP 437", impuso el reporte de infracción No. 0101, al capitán de la motonave "MALARIA 3", de bandera colombiana, por infringir los códigos 014 y 031 contenidos en la Resolución No. 0347 de 2007 (folio 2).

#### ARGUMENTOS DEL APELANTE

Frente a las consideraciones presentadas en el recurso de apelación por la abogada ELCY TAMAYO TAMAYO, en calidad de apoderada del propietario y/o armador de la motonave "MALARIA 3" de bandera colombiana, se puede extraer lo siguiente:

1. Expone la recurrente que pese a que las embarcaciones de la Armada Nacional, Guardacostas y Capitanía de Puerto cuentan con (equipos y elementos electrónicos especializados como radares, sistemas VTS, GPS, antenas y equipos de comunicación), no se determinó la velocidad en nudos en que iba la embarcación.

10

2. Considera que se violó el debido proceso y el procedimiento señalado en el Decreto Ley 2324 de 1984 y la Resolución 347 de 2007, teniendo en cuenta que no se citó, ni se le notificó al armador Unidad Ejecutora de Saneamiento del Valle del Cauca, el reporte de infracción para presentar descargos, puesto que solamente fue notificado de la Resolución en la cual se le imponía la sanción, tal como lo dio a entender en audiencia de interrogatorio, cuando manifestó que fue informado tiempo después del reporte de la infracción, a través de la coordinadora de la subsele de la entidad en Buenaventura, así mismo no se le informó de la apertura a pruebas, ni se le citó para la presentación de los alegatos de conclusión.

Por lo anterior, solicita se revoque la Resolución No. 023 CP01-ASJUR del 15 de febrero de 2011, expedida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, en ese sentido, se declare la nulidad de todo lo actuado por violación a los artículos 1, 2, 4 y 29 de la Constitución Política de Colombia, lo dispuesto en el Decreto Ley 2324 de 1984 y la Resolución 0347 de 2007, en caso de confirmar la decisión, se modifique la sanción pecuniaria impuesta, teniendo en cuenta lo preceptuado en el literal a) del artículo 81 y lo señalado en el literal a) numeral 2 del artículo 81 del Decreto Ley 2324 de 1984, en atención a que no hay pruebas contundentes y fehacientes de que el capitán de la embarcación haya transitado en aguas interiores con exceso de velocidad.

### CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Teniendo en cuenta los hechos anteriormente descritos y los argumentos esbozados en el recurso de apelación, este Despacho entra a resolver:

Que la Dirección General Marítima, tiene la función de "*Adelantar y fallar las investigaciones por violación a normas de Marina Mercante*", conforme con el numeral 27 del artículo 5 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Así mismo, que el artículo 79 del citado Decreto establece como infracción a la Legislación Marítima colombiana toda contravención o intento de contravención a las normas, a las leyes, decretos, reglamentos y demás vigentes en la marina, ya sea por acción u omisión.

Que el Director General Marítimo, tiene la función de "*imponer las multas o sanciones contempladas en la Ley, los Decretos o las reglamentaciones especiales de la Dirección General Marítima y Portuaria y conocer por vía de apelación de las que impongan los Capitanes de Puerto*", conforme con el numeral 5 del artículo 11 del Decreto Ley 2324 de 1984.

En relación con el primer argumento de la apelante, se destaca que a folio 2 del expediente, obra constancia del reporte de infracción No. 0101 del 5 de septiembre de 2008, el cual fue firmado por el señor MILTON RIASCOS ANGULO, capitán de la motonave "MALARIA", quien aceptó su contenido antes de la imposición del mismo, la unidad operativa de la Armada Nacional le señaló al presunto infractor que, el radar de la unidad indicaba que se encontraba navegando a una velocidad superior a los 25 nudos, con lo cual se consideró probado que el infractor navegaba a velocidades superiores a las permitidas y sin contar con una autorización especial para ello, por lo que no le asiste razón a la apelante, al indicar que en el proceso la velocidad en nudos no se probó.

Al segundo argumento planteado, se debe aclarar a la apelante que, una vez se decretó la nulidad por parte de la Dirección General Marítima, el Capitán de Puerto de Buenaventura

emitió citaciones dirigidas a los señores Milton Riascos Angulo y Gabriel Torres Valencia, con la finalidad de escucharlos en audiencia de que tratan los numerales 10 y 13 numeral 6 de la Resolución 0347 de 2007, en relación con los hechos investigados, (folio 23, 24, 28, 29 y 34).

Que dichas audiencias, se celebraron los días 25 de octubre de 2010 y 13 de diciembre de 2010, en las cuales rindieron su versión de los hechos los señores Milton Riascos Angulo y señor Gabriel Torres Valencia, capitán, y representante legal de la empresa propietaria y/o armadora de la nave, respectivamente.

Por su parte, la Resolución 0347 de 2007, establece el procedimiento que se debe efectuar cuando se impone un reporte de infracción, en consonancia con lo dispuesto en el Código Contencioso Administrativo, en especial con los artículos 14, 28, 29, 35 y 74.

Se observa que una vez se decretó la nulidad de lo actuado, la Capitanía de Puerto de Buenaventura subsanó la causal, tal como se evidenció anteriormente, cumpliendo a cabalidad con los parámetros establecidos en la Resolución 0347 de 2007 y el Código de Contencioso Administrativo.

Que el artículo 34 y 35 del Código Contencioso Administrativo, establece que durante la actuación administrativa se podrán pedir y decretar pruebas y allegar informaciones, sin requisitos ni términos especiales que habiéndose dado la oportunidad a los interesados de expresar sus opiniones y con base en las pruebas e informes disponibles se tomará la decisión.

Se precisa que, en cuanto a la presunta violación al debido proceso, este despacho observó dentro del plenario que la misma no tiene asidero, por cuanto las partes fueron debidamente escuchadas en diligencias de versión libre y espontánea, ejerciendo así su derecho de defensa y contradicción.

En virtud de lo anterior, atendiendo las peticiones de la apelante este Despacho considera que no existen razones suficientes para revocar la Resolución No. 023 CP01-ASJUR del 15 de febrero de 2011, expedida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, ni oportunidad para declarar la nulidad de la investigación, por cuanto se respetaron todas las garantías y términos procesales, de conformidad con las normas que rigen la presente investigación.

En relación con la solicitud de rebajar la multa, teniendo en cuenta que el numeral 2 del artículo 81 del Decreto Ley 2324 señala como atenuantes "(...) E. el actuar por razones nobles o altruistas o para evitar un riesgo o peligro mayor (...)", se debe precisar que la actividad que desempeña la Unidad Ejecutora de Saneamiento del Valle del Cauca, propietario y/o armador de la nave "MALARIA", cuyo objetivo general es servir de apoyo técnico operativo para la Secretaría Departamental de Salud, en materia de saneamiento ambiental, en especial el control de las enfermedades transmitidas por vectores, servicios que se brindan a la comunidad de la zona rural del municipio de Buenaventura, atendiendo las condiciones especiales en el tema de la malaria, por lo tanto se procederá a rebajar en un 50% la multa impuesta en la Resolución No. 023-CP01-ASJUR, del 15 de febrero de 2011, la cual quedará en UNO PUNTO CINCO (1.5) salarios mínimos legales mensuales, vigentes, equivalente a la suma de SEISCIENTOS NOVENTA Y DOS MIL DOSCIENTOS CINCUENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$692.250).

1/23

Por otra parte, se observa que la investigación se adelantó en contra de la motonave "MALARIA", de matrícula No. CP-01-2111-A, no obstante el reporte de infracción se impuso a la nave "MALARIA 3".

Teniendo en cuenta la impresión de la base de datos de naves en la que se evidencia que el nombre correcto de la embarcación es "MALARIA 3", la cual se distingue con el número de matrícula arriba indicado, este Despacho aclarará en la parte resolutive de esta providencia lo relacionado con el nombre de la motonave.

Finalmente, en virtud de que el reporte de infracción constituye el medio formal de citación mas no tiene el carácter de acto administrativo y que la Capitanía de Puerto de Buenaventura confirmó la multa impuesta en dicho reporte, se procederá a modificar el artículo 2 de la Resolución 023-CP01-ASJUR, del 15 de febrero de 2011.

Por las razones anteriormente expuestas, este Despacho no encuentra argumentos suficientes para revocar la decisión adoptada por el Capitán de Puerto de Buenaventura, por lo que se procederá a modificar y aclarar el artículo 2 de la Resolución 023-CP01-ASJUR, del 15 de febrero de 2011, y se confirmarán los restantes.

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

#### RESUELVE

**ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR Y ACLARAR** el artículo 2 de la Resolución No. 023-CP01-ASJUR, del 15 de febrero de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, la cual quedará así:

En consecuencia, **SANCIÓNESE** al responsable señor **MILTON RIASCOS ANGULO**, identificado con la cédula de ciudadanía No. 16.483.407 expedida en Buenaventura - Valle, capitán de la motonave "MALARIA 3" de bandera colombiana, con multa de UNO PUNTO CUNCO (1.5) salarios mínimos legales mensuales, vigentes, equivalente a la suma de SEISCIENTOS NOVENTA Y DOS MIL DOSCIENTOS CINCUENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$692.250), pagaderos en forma solidaria con el propietario y/o armador de la nave UNIDAD EJECUTORA DE SANEAMIENTO DEL VALLE DEL CAUCA, identificada con NIT No. 805.018.833-8, los cuales deben ser del Tesoro Nacional, cuenta número 05000024-9, código rentístico 1212-75 del Banco pagados a más tardar al día siguiente de la ejecutoria de la presente providencia, a favor de la Dirección Popular.

**ARTÍCULO 2º.- CONFIRMAR** los artículos restantes de la Resolución No. 023-CP01-ASJUR, del 15 de febrero de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, de conformidad con la parte motiva de este fallo.

**ARTÍCULO 3º.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, el contenido del presente proveído al señores **MILTON RIASCOS ANGULO**, en calidad de capitán de la motonave "MALARIA 3" de bandera colombiana, y al representante legal de la UNIDAD EJECUTORA DE SANEAMIENTO DEL VALLE DEL CAUCA, propietario y/o armador de la citada nave, en los términos establecidos en los artículos 44 y 45 del Código Contencioso Administrativo.

**ARTÍCULO 4°.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Buenaventura, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 5°-** Ejecutoriado el presente acto, envíese copia del mismo con la respectiva constancia, a la Subdirección de Marina Mercante y al Grupo Legal Marítimo de esta Dirección, para lo de su competencia.

**ARTÍCULO 6°-** Con la presente decisión queda agotada la vía gubernativa y en caso de inconformidad con la misma, se puede acudir a la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo, a fin de ejercer las acciones correspondientes.

Notifíquese y cúmplase,

26 JUN. 2014



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ  
Director General Marítimo

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



23702102841

Bogotá, D.C., 26 JUN. 2014

**REFERENCIA**

Clase de investigación: Administrativa por Violación a Normas de la Marina Mercante  
Asunto: Recurso de Apelación  
Número de expediente: R.I. 3737 de 11 de julio de 2011  
Sujetos Procesales: Capitán motonave "KAYTO"  
Armador de la motonave "KAYTO"  
Recurrente: Señores CECILIO ANTONIO CANTILLO MATOS y EBERT ALBERTO MATTOS TEJEDA, armador y capitán, respectivamente, de la motonave "KAYTO".

**OBJETO A DECIDIR**

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por los señores CECILIO ANTONIO CANTILLO MATTOS y EBERT ALBERTO MATOS TEJEDA, armador y capitán, respectivamente, de la motonave "KAYTO", en contra de la Resolución N° 149 CP04-ASJUR de 29 de septiembre de 2011, proferida por el señor Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la actuación administrativa adelantada por violación a las normas de la Marina Mercante, previos los siguientes:

**ANTECEDENTES**

Que el día 11 de julio de 2011, se impuso el reporte de infracción N° 3737 al señor EBERT ALBERTO MATOS TEJEDA, capitán de la motonave KAYTO con matrícula CP-04-1034, por la presunta violación del código de infracción N° 59 "prestar el servicio de transporte de carga o pasajeros en rutas no autorizadas".

Que el día 25 de julio de 2011, se recibió versión libre y espontánea al señor EBERT ALBERTO MATOS TEJEDA, capitán de la motonave KAYTO.

Que el día 01 de agosto de 2011, se recibió versión libre y espontánea al señor CECILIO ANTONIO CANTILLO MATTOS, Representante Legal de COOMARTUSTAG, cooperativa armadora de la nave KAYTO.

Que el día 29 de septiembre de 2014, el señor Capitán de Puerto de Santa Marta profirió la Resolución N° 149 CP04-ASJUR, a través de la cual confirmó el código N° 59 del reporte de

163

infracción N° 3737, e impuso a título de sanción una multa de un (1.00) salario mínimo legal mensual vigente para el año 2011, equivalente a quinientos treinta y cinco mil seiscientos pesos M/C (\$535.600).

Que a través de memorial recibido el día 01 de diciembre de 2011, los señores CECILIO ANTONIO CANTILLO MATTOS, Representante Legal COOMARTUSTAG y EBERT ALBERTO MATOS TEJEDA, presentaron recurso de reposición en subsidio de apelación en contra de la Resolución N° 149 CP04-ASJUR de septiembre de 2011.

Que mediante decisión motivada de fecha 28 de mayo de 2012, el señor Capitán de Puerto de Santa Marta confirmó en todas sus partes la Resolución recurrida y concedió el recurso de apelación ante el señor Director General Marítimo.

### COMPETENCIA

De conformidad con lo establecido en el artículo 5, numeral 5 del Decreto Ley 2324 de 1984, y el numeral 2, artículo 2 del Decreto 5057 de 2009, corresponde a la Dirección General Marítima, previa investigación, determinar y aplicar cuando hubiere lugar, las sanciones disciplinarias o multas por infracciones o violaciones a normas relativas a las actividades marítimas y de marina mercante.

### HECHOS RELEVANTES

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

*"Que la motonave KAYTO con matrícula CP04-1034, fue habilitada mediante Resolución N° 162 DIMAR-CP04-AGEMN de 08 de noviembre de 2007, para prestar el servicio de transporte turístico de pasajeros dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, en el sector entre Taganga y Playa Grande.*

*Que el día 11 de julio de 2011, el señor YESID SALAZAR PEÑA, Inspector Contratista de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, impuso el reporte de infracción N° 3737 a EBERT ALBERTO MATOS TEJEDA, capitán de la nave KAYTO con matrícula CP04-1034, cuando se encontraba navegando entre Taganga y Parque Tayrona, motivo por el cual se impuso el código N° 59 "prestar el servicio de transporte de carga o pasajeros en rutas no autorizadas"*

### ARGUMENTOS DEL APELANTE

Los señores CECILIO ANTONIO CANTILLO MATTOS, Representante Legal de la cooperativa COOMARTUSTAG y EBERT ALBERTO MATOS TEJEDA, sustentaron el recurso de apelación con base en los siguientes argumentos:

164

- Que la cooperativa está autorizada para cubrir la ruta Taganga - Playa Grande y no Taganga - Playa Blanca, como erróneamente se coloca en el acto administrativo atacado.
- Que las playas de ANCON, MONOGUACA y SISIGUACA, son alternas a Playa Grande, las cuales no se encuentran muy alejadas, por eso cuando la ensenada de ésta se encuentra congestionada por los bañistas, se acostumbra fondear las naves en dichas playas con el fin de descongestionar, pues éstas se encuentran dentro del perímetro imaginario que ha sido trazado por la Dirección General Marítima.
- Que la sanción es violatoria del debido proceso, de acuerdo con el artículo 29 de la Constitución Política de Colombia, por que el reporte de infracción fue impuesto en la bahía de Taganga, no en altamar o navegando fuera de la jurisdicción permitida, además, la decisión no se encuentra sustentada sobre el régimen probatorio debidamente establecido para esta clase de investigaciones.

#### CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Frente a los argumentos presentados por los señores CECILIO ANTONIO CANTILLO MATTOS, Representante Legal de la cooperativa COOMARTUSTAG y EBERT ALBERTO MATOS TEJEDA, este Despacho entra a resolver.

El recurrente manifestó, que la ruta autorizada a la nave KAYTO es de Taganga a Playa Grande y no de Taganga a Playa Blanca, como erróneamente se señaló en el fallo de primera instancia.

Por ello se procedió a verificar la Resolución N° 162 CP04-AGEMN del 08 de noviembre de 2007, a través de la cual se adicionaron unas naves, entre ellas la denominada KAYTO, a la licencia de explotación comercial N° 133 CP04-AGMN del día 22 de noviembre de 2006, confirmándose así que el dicho del recurrente corresponde a la verdad, sin embargo, este despacho no encuentra en que le sería favorable esta corrección, si de igual manera el día 11 de julio de 2011 la motonave KAYTO navegó por una ruta distinta a la autorizada por la Autoridad Marítima.

Lo anterior, encuentra soporte probatorio al contrastar la versión libre rendida por el señor EBERT ALBERTO MATOS TEJEDA, la del Representante Legal de la Cooperativa COOMARTUSTAG y la Resolución N° 133 CP04-AGMN, así:

El primero al ser preguntado por los hechos objeto de investigación, manifestó:

*"Aproximadamente a las 10:00 am, el señor planillero HUGO VERA me tiqueteó 5 personas en \$25.000 y una pareja en \$12.000, en ese momento llevaba a bordo 7*

159

*personas, salimos a navegar y las dejé en playa grande, me dijeron que los fuera a recoger tipo 5:00 pm, luego me dirigí a MONOGUACA, que es una playa que encuentra a dos minutos por qué me invitaron unos amigos y estábamos pescando con chinchorro, después de estar todo el día ahí me dirigí aproximadamente a las 5:00 pm a recoger a las personas que había transportado en la mañana (...)*. (Negrillas y subrayado fuera de texto)

A su turno, el señor CECILIO ANTONIO CANTILLO MATTOS, en representación de COOMARTUSTAG, dijo:

*"(...) La lancha KAYTO no estaba para la salida ese día, simplemente esperaba su turno y lo que hizo fue llevar una señora a SISIGUACA, que son las que atienden el turismo en el mismo perímetro de Taganga.* (Negrillas y subrayado fuera de texto)

Vistas las tesis presentadas por el capitán y el armador de la nave, se puede concluir que estas versiones son contradictorias, no obstante, ambas coinciden en que la nave desvió su rumbo hacia una ruta distinta a la autorizada en el artículo 1° de la Resolución 162 Resolución N° 162 DIMAR -CP04-AGEMN de 08 de noviembre de 2007, que a continuación se transcribe:

*Artículo 1°. Adicionar a la Resolución N° 133 CP04-AGMN del 22 de noviembre de 2006, incluyendo las lanchas (...) KAYTO (...) para que presten el servicio de transporte turístico de pasajeros dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, en el sector entre Taganga y Playa Grande con la limitación de que la capacidad de pasajeros es de doce (12).* (Negrillas y subrayado fuera de texto)

De otro lado, el recurrente manifestó que la nave KAYTO nunca salió de la ruta autorizada, debido a que las playas de ANCON, MONOGUACA y SISIGUACA, son alternas a Playa Grande, pues éstas se encuentran dentro del perímetro imaginario que ha sido trazado por la Dirección General Marítima, tanto así que cuando la ensenada de ésta se encuentra congestionada por los bañistas, las naves acostumbra fondear en dichas playas.

Al respecto, es preciso aclarar que el hecho de que las playas de ANCON, MONOGUACA Y SISIGUACA, se encuentren entre Taganga y Playa Grande, no quiere decir que la ya citada Resolución N° 162 DIMAR-CP04-AGEMN de 08 de noviembre de 2007, autorizara de manera implícita el transporte de carga y pasajeros hacia y desde dichas playas, máxime, cuando el citado acto administrativo es explícito al señalar la ruta permitida.

Visto el acervo probatorio, queda claro que la nave no fue desviada de su ruta por motivos de fuerza mayor, pues el mismo capitán en diligencia de versión libre manifestó que siendo las 10:00 am del día 11 de julio de 2011, zarpó con siete (07) personas a bordo con destino a Playa Grande, donde dejó a los pasajeros y de allí se dirigió a las playas de MONOGUACA, donde se encontró con algunos amigos (fol. 42), configurándose de esa manera la violación

169

al código de infracción N° 59 de la Resolución 0347 de 2007, sin que se advierta causal alguna de exclusión de responsabilidad o prueba que desvirtúe esta tesis, motivo por el cual el Despacho confirmará la transgresión de dicha norma.

En el mismo sentido, es de anotar que conforme a las pruebas obrantes en el expediente, se tiene que para el día 11 de julio de 2011 la motonave de nombre KAYTO no contaba con zarpe, pues este solo le fue expedido hasta el día 12 de julio de la misma anualidad por una vigencia de 15 días (fol. 16), esto quiere decir, que no solo se incurrió en la violación del código de infracción N° 59 de la Resolución 0347 de 2007, sino también el N° 036, referente a navegar sin zarpe cuando este sea requerido.

De acuerdo con lo anterior, pertinente referirse a la prohibición de no reformar para agravar (*no reformatio in pejus*), pues en el caso bajo examen, se observó la violación de una norma que no fue objeto de estudio en la decisión recurrida, este principio es de obligatorio cumplimiento cuando se trata de apelante único, sin embargo, dicha singularidad no es numérica sino material, es decir, cuando los apelantes ataquen por los mismos motivos el acto administrativo, se tratará de apelantes únicos, de conformidad con lo dicho la Corte Constitucional en sentencia T-291 de 2006, abajo transcrito:

*"Sea pertinente dejar en claro que si bien, apeló también la parte civil, la censura contra el proveído cobija una materia diferente, y en la institución de la prohibición de la reforma en peor, la condición de único apelante no hace referencia a la singularidad de la apelación de la parte condenada y que puede estar integrada por varios sujetos, sino a la singularidad del interés de ésta última. Ello significa que, debe atender el Juzgador un criterio material y no formal con base en el artículo 31 superior, esto es, que la interpretación a realizar deviene de la materia y no del número de recurrentes. Recordemos que la Corte señaló al respecto en sentencia T-503 de 2.003 que "es claro entonces que la calidad de apelante único a que se refiere el art. 31 de la Carta Política de 1991 hace referencia al interés que se tiene para recurrir o a la naturaleza de las pretensiones y no a la cantidad de apelantes, sean ellos los condenados u otros sujetos del proceso".*

Por ello, este Despacho no hará ningún pronunciamiento respecto de la violación del código de infracción N° 36 de la Resolución 0347 de 2007, pues si bien se trata de dos apelantes, estos presentaron los mismos argumentos para atacar la Resolución 149 CP04-ASJUR de 29 de septiembre de 2011.

Para finalizar, los recurrentes manifestaron que se les violó el debido proceso, pues el reporte de infracción fue impuesto en Taganga y no fuera de la ruta autorizada.

Frente a ello, es propicio recordar que de acuerdo con las pruebas que obran dentro del expediente, el día 11 de julio de 2011, el señor YESID SALAZAR PEÑA, quien para la fecha se desempeñaba como inspector de la Capitanía de Puerto de Santa Marta en las playas de Taganga, observó las novedades presentadas por la nave KAYTO y por ese motivo se dirigió hasta Playa Grande, para confirmar si la nave estaba cumpliendo con la ruta autorizada, pero no la encontró, por eso cuando la citada motonave regresó a las playas de Taganga le impuso el correspondiente reporte de infracción.

163

Lo anterior, no configura violación alguna al debido proceso, pues el reporte fue impuesto en presencia del presunto infractor, en constancia de ello fue firmado por el señor EBERT ALBERTO MATOS TEJEDA, de igual manera a través de dicho documento se citó a los interesados para que en caso de estar en desacuerdo con lo en él consignado, se presentaran a la Capitanía de Puerto dentro de los tres (03) días hábiles siguientes, conforme al procedimiento establecido en la Resolución 0347 de 2007.

No obstante lo anterior, solo se logró la comparecencia del señor MATOS TEJEDA, hasta el día 25 de julio de 2011, fecha en la cual se llevó a cabo diligencia de versión libre, en la cual el hoy recurrente aceptó que aún cuando la ruta que tenía autorizada era Taganga - Playa Grande, el día 11 de julio de 2011 zarpó de Taganga con destino a Playa Grande y de allí se dirigió hasta Monoguaca, desviándose del rumbo permitido, con lo cual se configuró la violación al código de infracción N° 59 de la Resolución 0347 de 2007.

Para concluir, el Despacho considera que habiendo sido demostrada la responsabilidad del señor EBERT ALBERTO MATOS TEJEDA, capitán de la nave KAYTO, en la violación de las normas de Marina Mercante, correspondía al señor Capitán de Puerto de Santa Marta declararlo responsable, por ello, en aras de armonizar la parte considerativa con la resolutive de la decisión apelada, se modificará el artículo primero de ésta.

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

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR** el artículo primero del fallo de la Resolución N° 149 CP04-ASJUR de 29 de septiembre de 2011, proferida por el señor Capitán de Puerto de Santa Marta, de acuerdo con las consideraciones expuestas en la parte motiva del presente proveído, el cual quedará así:

"DECLARAR responsable al señor EBERT ALBERTO MATOS TEJEDA, identificado con la Cedula de Ciudadanía N° 12.564.567 de Santa Marta, capitán de la motonave KAYTO, por la violación de las normas de Marina Mercante, específicamente el código de infracción N° 59 de la Resolución 0347 de 2007, y en consecuencia impóngase a título de sanción multa de un (1.00) salario mínimo legal mensual vigente para el año 2011, equivalente quinientos treinta y cinco mil seiscientos pesos m/c. (\$535.600)".

**ARTÍCULO 2°.- CONFIRMAR** los artículos restantes de la Resolución N° 149 CP04-ASJUR de 29 de septiembre de 2011, de acuerdo con las consideraciones expuestas en la parte considerativa de la presente providencia.

**ARTÍCULO 3°.-** Una vez en firme el presente acto, la multa deberá ser pagada mediante consignación en la cuenta No. 05000024-9, código rentístico 1212-75 del Banco Popular, a favor de la Dirección del Tesoro Nacional, so pena de proceder a su cobro persuasivo y

1/2011

coactivo, conforme a lo dispuesto en la Resolución 546 de 2007 del Ministerio de Defensa Nacional o la disposición que la adicione o modifique.

**ARTÍCULO 4°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, el contenido del presente proveído a los señores CECILIO ANTONIO CANTILLO MATTOS, Representante Legal de la cooperativa COOMARTUSTAG y EBERT ALBERTO MATOS TEJEDA, armador y capitán, respectivamente, de la motonave "KAYTO", y demás interesados, dentro de los (5) días hábiles siguientes al envío de la citación o subsidiariamente por medio de edicto, de conformidad con el artículo 44 y siguientes del código Contencioso Administrativo.

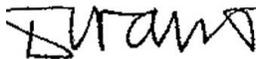
**ARTÍCULO 5°.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 6°.- Ejecutoriado** el presente acto, envíese copia del mismo con la respectiva constancia, a la Subdirección de Marina Mercante y al Grupo Legal Marítimo de esta Dirección, para lo de su competencia.

**ARTÍCULO 7°.-** Con la presente decisión queda agotada la vía gubernativa y en caso de inconformidad con la misma, se puede acudir a la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo, a fin de ejercer las acciones correspondientes.

Notifíquese y cúmplase,

26 JUN. 2014



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ  
Director General Marítimo