



MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL – DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA – CAPITANÍA DE PUERTO DE SAN ANDRÉS ISLAS

AVISO

Hoy, a los 20 días del mes de agosto del año 2024, se procede a fijar aviso conforme lo dispone el artículo 69 del código de procedimiento administrativo y de lo contencioso administrativo, para efectos de notificar al señor **ARIEL ANTONIO PINOCK LEIVA** identificado con la cédula de ciudadanía No. 602-030590-0000U de nacionalidad nicaragüense, en calidad de propietario y capitán de la motonave “**CAPT ORLANDO**” de bandera nicaragüense, el contenido del Auto Administrativo de fecha 23 de mayo de 2024 “por medio del cual se inicia procedimiento sancionatorio y se formulan cargos por presunta violación a normas de marina mercante”, en contra del propietario de la mencionada motonave.

Lo anterior, teniendo en cuenta que no fue posible adelantar la notificación personal, dado que la persona citada no compareció al despacho para efectos de surtir la respectiva notificación personal, previa citación.

Para efectos de lo antes dispuesto, se acompaña copia del Auto Administrativo de fecha 23 de mayo de 2024, suscrita por el señor Capitán de Corbeta, Marco Antonio Castillo Charris, Capitán de Puerto de San Andrés Islas.

Contra la mencionado Auto no procede recurso alguno

El presente aviso estará publicado en la cartelera de la Capitanía de Puerto de San Andrés Islas y en la página electrónica de DIMAR, durante los días veinte (20), veintiuno (21), veintidós (22), veintitrés (23) y veintiséis (26) de agosto del año dos mil veinticuatro (2024).

Se deja constancia que la notificación se considerará surtida al finalizar el día siguiente al de la desfijación del aviso.



Ministerio de Defensa Nacional
Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana
**Capitanía de Puerto
de San Andrés**

En constancia de lo anterior, se publica el presente aviso el día 20 del mes de agosto del año 2024

GINNY SANDOVAL ROCA
CPS Asesora Jurídica Responsable del proceso A1
Capitanía de puerto de San Andrés, CP07

Para constancia de lo anterior, se desfija el presente aviso el día ___ del mes de _____ del año _____, siendo las 18:00 horas.

GINNY SANDOVAL ROCA
CPS Asesora Jurídica Responsable del proceso A1
Capitanía de puerto de San Andrés, CP07

17022024036.1

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



San Andrés Isla, 23 de mayo de 2024

AUTO

“POR MEDIO DEL CUAL SE INICIA PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO Y SE FORMULAN CARGOS POR PRESUNTA VIOLACIÓN A NORMAS DE MARINA MERCANTE”

El suscrito Capitán de Puerto de San Andrés Isla en uso de sus atribuciones legales y en especial las conferidas por el Decreto ley 2324 de 1984, el Decreto 5057 de 2009

CONSIDERANDO

Que mediante información obtenida a través del Acta de Protesta con radicado No. 172022102337 del 29 de septiembre de 2022, por medio del cual el, TK ACOSTA ACEVEDO JUAN DIEGO, comandante de la Unidad de Reacción Rápida URR BP-739, dio a conocer a esta Capitanía de Puerto, los hechos acontecidos el 25 de septiembre de 2022 con la motonave "CAPT ORLANDO", sin matrícula de bandera Nicaraguense en el cual dispuso:

1. *“(…) Siendo aproximadamente las 0130R, la unidad de reacción rápida BP-739 zarpa a órdenes de la señorita JDO, fin que hay una posible lancha navegando en horarios no estipulados, durante el patrullaje nos dan estas coordenadas Lat. 12°31'17" N Long. 81°49'04" W, se evidencia 01 motonave de nombre CAPT ORLANDO de color negro con franjas amarilla, roja y verde, sin matrícula.*
2. *En cumplimiento a la orden de operaciones No. 039- CEGSAI-2022, durante operación de control marítimo, salvaguarda de la vida humana en el mar, protección de recursos naturales, mantenimiento del orden interno y control del tráfico marítimo en la URR BP-739 al mando del señor TK ACOSTA ACEVEDO JUAN DIEGO, con Apoyo de la Torre de Control Marítimo, se detecta (01) Motonave así: siendo las 0230R se realiza la primera interdicción a 4 millas de la costa oeste de San Andrés Isla, en posición Lat. 12°31 '17" N Long. 81°49"04" W donde procedo a identificarme como oficial al mando de la unidad BP-739 del cuerpo del Cuerpo de Guardacostas de la Armada Nacional y comunicarme con el capitán de la embarcación, a bordo de la motonave se encuentran 02 personas, El Señor*

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento puede verificarse ingresando a <https://servicios.dimar.mil.co/SE-tramitesenlinea>

WILLIAM BRITON, el cual dice no saberse el número de identificación de Nicaragua manifiesta ser el capitán de la motonave, el Señor ARIEL ANTONIO PINOCK LEIVA con número de identificación N° 602-030590- 0000W de Nicaragua manifiesta desempeñarse como proel de la motonave "CAPT ORLANDO" sin número de matrícula tipo langostera de color negro con franjas amarilla, roja y verde con 01 motor marca YAMAHA 75 HP de bandera nicaragüense , al momento de la verificación no presentan ningún tipo de documentación y por ser de bandera nicaragüense al verificar con la torre de control no se puede verificar ningún dato al respecto(...)" (cursiva y negrilla fuera de texto)

PRUEBAS

DOCUMENTALES

1. Que el Acta de Protesta de fecha No. 172022102337 del 29 de septiembre de 2022 de los hechos 25 de septiembre de la misma anualidad, que hacen constar que los señores **ARIEL ANTONIO PINOCK LEIVA** con número de identificación N° 602-030590- 0000W y el señor WILLIAM BRITON sin identificación de Nicaragua **se** desempeñaban en calidad de capitán y proel de la nave "CAPT ORLANDO" sin matrícula.
2. Que obra en el expediente oficio con radicación No.172022102678 de fecha 11/11/2022 mediante el cual adjunta:
 - Poder autenticado ante la autoridad de Nicaragua.
 - Copia de registro de operación 6093255741.
 - Copia de permiso de navegación expedido ministerio de transporte e infraestructura de la Republica de Nicaragua.
 - Copia de cédula de ciudadanía del señor **ARIEL ANTONIO PINOCK LEIVA** identificado con cédula de identidad **602-030590-0000U** de la república de Nicaragua.
 - Copia de registro de operación No.609325741.
3. Señal de fecha de 15/11/2022.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Que corresponde a la Dirección General Marítima dirigir y controlar las actividades marítimas de transporte marítimo de acuerdo a lo consagrado en el numeral 27 del artículo 5 del Decreto Ley 2324 de 1894 y el numeral 8 del artículo 3 del Decreto 5057 de 2009, los cuales describen como función de la Dirección General Marítima, imponer las multas o sanciones e investigar y fallar las violaciones a las normas relativas a las actividades marítimas y de la Marina Mercante Colombiana.

Que el artículo 2 del Decreto Ley 2324 de 1984, establece que la Dirección General Marítima ejerce jurisdicción hasta el límite exterior de la zona económica exclusiva en las siguientes áreas: aguas interiores marítimas incluyendo canales intercostales y de tráfico

marítimo; y todos aquellos sistemas marinos y fluviomarinos; mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva, lecho y subsuelo marinos, aguas suprayacentes, litorales incluyendo playas y terrenos de bajamar.

Que conforme a lo establecido en el artículo 76 del Decreto Ley 2324 de 1984, corresponde a la Autoridad Marítima como responsable de la supervisión, control y reglamentación de las actividades marítimas, determinar y aplicar cuando hubiere lugar, las sanciones o multas por infracciones o violaciones a normas relativas a las actividades marítimas y de la Marina Mercante.

Que de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 79 del Decreto Ley 2324 de 1984, constituye infracción toda contravención o intento de contravención a las normas del Decreto Ley 2324 de 1984, Leyes, Decretos, reglamentos y demás normas o disposiciones vigentes en materia marítima, ya sea por acción u omisión.

Una vez analizada la información aportada a este despacho por la Autoridad Marítima/ Guardacostas mediante acta de protesta con número de radicación 172022102282 del 26 de septiembre de 2022 se evidenció lo siguiente: "(...) 2. *En cumplimiento a la orden de operaciones No. 039- CEGSAI-2022, durante operación de control marítimo, salvaguarda de la vida humana en el mar, protección de recursos naturales, mantenimiento del orden interno y control del tráfico marítimo en la URR BP-739 al mando del señor TK ACOSTA ACEVEDO JUAN DIEGO, con Apoyo de la Torre de Control Marítimo, se detecta (01) Motonave así: siendo las 0230R se realiza la primera interdicción a 4 millas de la costa oeste de San Andrés Isla, en posición Lat. 12°31 '17" N Long. 81°49"04" W donde procedo a identificarme como oficial al mando de la unidad BP-739 del cuerpo del Cuerpo de Guardacostas de la Armada Nacional y comunicarme con el capitán de la embarcación, a bordo de la motonave se encuentran 02 personas, El Señor WILLIAM BRITON, el cual dice no saberse el número de identificación de Nicaragua manifiesta ser el capitán de la motonave, el Señor ARIEL ANTON IO PINOCK LEIVA con número de identificación N° 602-030590- 0000W de Nicaragua manifiesta desempeñarse como proel de la motonave "CAPT ORLANDO" sin número de matrícula tipo langostera de color negro con franjas amarilla, roja y verde con 01 motor marca YAMAHA 75 HP de bandera nicaragüense , al momento de la verificación no presentan ningún tipo de documentación y por ser de bandera nicaragüense al verificar con la torre de control no se puede verificar ningún dato al respecto (...)" (cursiva y negrilla fuera de texto)*

Por lo anterior, a todas luces es claro para este despacho que la motonave se encontraba en jurisdicción colombiana en la posición antes mencionada, es de aclarar que dicha posición es distante del meridiano 82° tema que no es de discusión en este caso; Sin embargo, es relevante hacer mención toda vez, que no entra en el tema de la controversia territorial y de delimitación marítima entre Colombia y Nicaragua , respecto a la soberanía de ciertas islas y la delimitación marítima entre ambos países en el mar Caribe occidental, respecto a los límites de la soberanía.

Ahora bien, evidenciando una incursión en la jurisdicción sin acatar la normatividad interna aplicable a motonaves de bandera extranjera; De igual manera, se vulnera dichos derechos y jurisdicción están reservados para el Estado ribereño — El Estado rector del puerto, los cuales tienen implementación y desarrollo en la zona económica exclusiva para conservar los recursos vivos, proteger y preservar el medio marino de Colombia poniendo en riesgo la seguridad integral marítima, bueno entonces, se traen a colación que la Dirección General Marítima en el portal web oficial ha establecido que todas sus actuaciones se fundamentan en figuras como el Estado Ribereño, Estado Rector del

Puerto y Estado de Abanderamiento, por tanto, se hace necesario para el caso que nos ocupa traer a colación lo siguiente:

"(...) Estado Ribereño:

*Dimar desarrolla sus funciones en los espacios marítimos y vías fluviales fronterizos, a través de una normatividad propia para tal fin. De esta manera su trabajo se centra en la administración, conservación y exploración de los recursos naturales, **el control del tráfico marítimo para asegurar el cumplimiento de la reglamentación en materia de la salvaguarda de la seguridad integral marítima**, con el fin de evitar accidentes por fallas operacionales de buques, errores humanos, contaminación y **la reducción de amenazas que pongan en riesgo la integridad del territorio colombiano.***

Estado Rector del Puerto:

Dimar ejerce el control administrativo, operativo y legal de los buques extranjeros que arriban a los puertos colombianos, con base en normas sobre seguridad marítima y protección del medio marino. (...)" (cursiva y negrilla fuera de texto)

En concordancia, es evidente para este despacho que hubo violación a la jurisdicción colombiana dando aplicación a lo estipulado en el artículo 119 del Decreto Ley 2324 de 1984, establece lo relativo a las sanciones, disponiendo lo siguiente: *"(...) Artículo 119. La navegación en aguas jurisdiccionales. La navegación en aguas jurisdiccionales es regulada por la autoridad marítima, quien para tal efecto dicta las reglas de gobierno, maniobra, luces y señales correspondientes a las distintas zonas y modalidades de navegación y al sistema de propulsión empleado. Los buques dedicados a la industria pesquera no podrán movilizar carga. (...)" Cursiva fuera de texto*

Ahora bien, se ratifica mediante los artículos 07, 08 de la Ley 10 de 1978 *"Por medio de la cual se dictan normas sobre mar territorial, zona económica exclusiva, plataforma continental, y se dictan otras disposiciones."*

"(...) Artículo Séptimo. Establécese, adyacente al mar territorial, una zona económica exclusiva cuyo límite exterior llegará a 200 millas náuticas medidas desde las líneas de base desde donde se mide la anchura del mar territorial.

*Artículo Octavo. En la zona establecida por el artículo anterior, **la Nación colombiana ejercerá derechos de soberanía para efectos de la exploración, explotación, conservación y administración de los recursos naturales vivos y no vivos del lecho y del subsuelo y de las aguas suprayacentes; así mismo, ejercerá jurisdicción exclusiva para la investigación científica y para la preservación del medio marino. (...)" (cursiva y negrilla fuera de texto)***

De igual manera, la Dirección General marítima a través de la Resolución número 520 del 10 de diciembre 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" establece que la visita a la nave o artefacto naval, es la acción adoptada por los comandantes de Unidades a flote de la Armada Nacional, o por los Comandantes de los elementos de combate fluvial o por la Autoridad Marítima que consiste en subir a bordo de la nave o artefacto naval por parte

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento puede verificarse ingresando a <https://servicios.dimar.mil.co/SE-rramitesonline>

de un Oficial, Suboficial u otra Autoridad competente, con el propósito de verificar los documentos pertinentes de la nave o artefacto naval nave y/o de la tripulación, para lo cual podrán realizar la inspección y registro de la totalidad o parte de la mismas.

Por lo tanto, se configura la violación a la normatividad marítima colombiana de la prenombrada resolución de la siguiente manera:

“(…) ARTÍCULO 2°. Control de tránsito de naves o artefactos navales. Todas las naves mayores, es decir, aquellas cuyo tonelaje sea o exceda de veinticinco (25) toneladas de registro neto (TRN) o de más de dieciséis (16) metros de eslora de diseño; las naves menores, es decir, aquellas cuyo tonelaje sea inferior a veinticinco (25) toneladas de registro neto (TRN) o hasta dieciséis (16) metros de eslora; y los artefactos navales que se encuentren en la jurisdicción de la Dirección General Marítima, salvo las naves de guerra, deberán cumplir con las siguientes normas:

1. Naves y artefactos navales de matrícula extranjera.

- a) *Estar matriculadas ante la Autoridad Marítima Extranjera.*
- b) *Mantener a bordo y vigentes, en todo momento, los documentos pertinentes de la nave y de su tripulación, expedidos por la Autoridad Marítima Extranjera u organización reconocida, según sea el caso.*
- c) *Atender a la señal de parar máquinas y a la orden de detención, efectuada mediante comunicación realizada a través del canal 16 VHF o FM, y demás requerimientos y procedimientos llevados a cabo por las unidades de la Armada Nacional.*
- d) *Modificado por el artículo 1° de la Resolución 206 de 2007. Cubrir exclusivamente la ruta autorizada en caso de realizar tráfico de cabotaje, o la ruta registrada en caso de realizar tráfico internacional, de acuerdo con la autorización contenida en el acto administrativo expedido por la Dirección General Marítima. Toda nave operará con la autorización correspondiente y en la zona establecida por la Dirección General Marítima.*
- e) *Transitar a velocidades inferiores a veinticinco (25) nudos en bahías internas y canales de acceso, y a treinta (30) nudos en aguas jurisdiccionales, en virtud de lo dispuesto en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984 o norma que lo modifiquen. Se exceptúan de lo anterior, las naves que se encuentren desarrollando una competición deportiva, previamente autorizada por la capitanía de puerto correspondiente.*
- f) *Tramitar ante la Capitanía de Puerto de la jurisdicción, la expedición de la autorización especial para tránsito aplicable a naves, cuya relación casco-motor, le permita desarrollar velocidades superiores a veinticinco (25) nudos.*
- g) *Solicitar ante la Capitanía de Puerto correspondiente, la expedición de la autorización especial para tránsito, aplicable a naves menores que pretendan navegar durante el período comprendido entre las 19:00 y las 05:00 horas, en cuyo caso deberán llevar las luces de navegación energizadas.*

h) No llevar a bordo bienes de uso privativo de la fuerza pública, visores nocturnos, detectores de radar y escáner de radio para frecuencias HF, VHF y UHF.

i) Reportarse periódicamente a la estación de control de tráfico marítimo de la jurisdicción, por el canal 16 de VHF - FM, cuando la nave tenga la intención de entrar a puerto y/o salga al mar.

j) No transportar combustible en tanques o bidones sobre cubierta, ni en cantidades superiores a la capacidad de diseño para transporte de combustible, o a la cantidad de combustible adicional a ser transportada como carga. Lo precedente, con el fin de prevenir la contaminación marina, preservar la vida humana en el mar y cumplir con la autorización de capacidad máxima de transporte de combustible, de conformidad con el certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible, establecido en el anexo A de la presente resolución.

Parágrafo. La restricción indicada en el literal anterior, sólo será aplicable a las naves de arqueo igual o inferior a mil (1.000) toneladas de registro bruto (TRB).

k) Modificado por el artículo 2° de la Resolución 206 de 2007. Limitar las cantidades, especialmente gasolina y diésel, transportado por naves que operen en jurisdicción de la Dirección General Marítima, cuya finalidad sea el aprovisionamiento de las embarcaciones auxiliares en la operación de éstas. Lo precedente, teniendo en cuenta que el consumo (hora) en galones de combustible de un motor fuera de borda, es el equivalente al cinco por ciento (5%) del caballaje total de los motores que utilicen, ya sea los motores de las motonaves, o los motores fuera de borda de las embarcaciones auxiliares en condiciones variables de carga. Por tal motivo, todas las Capitanías de Puerto de la Dirección General Marítima, antes de autorizar zarpe, velarán por el cumplimiento de lo resuelto.

l) No utilizar motores fuera de borda que excedan los veinticinco (25) HP, en naves menores de apoyo que se empleen en faenas de pesca. (...)"

En este orden de ideas, la nave "CAPT ORLANDO" sin matrícula de bandera nicaragüense incumplió con lo establecido en los literales *b*, *d*, *f*, *h* y *i*, numeral 1 del artículo 2 de la resolución 520 del 1999, de igual manera, la Autoridad Marítima Guardacostas dejó constancia mediante acta de protesta con radicado No. 172022102337 del 29 de septiembre de 2022 que no contaba con lo exigido en los prenombrados literales, haciendo plenamente indilgable la responsabilidad del ARIEL ANTONIO PINOCK LEIVA identificado con cédula de identidad 602-030590-0000U de Nicaragua en calidad de capitán de la nave antes mencionada de violar la normatividad marítima colombiana.

De igual manera es pertinente resalta que de acuerdo a lo establecido en la Constitución Política en su Artículo 4° inc. 2° "*Es deber de los nacionales y de los extranjeros en Colombia acatar la Constitución y las Leyes, y respetar y obedecer a las autoridades*" (cursiva fuera de texto)

El Decreto No. 1874 de 1979, "Por medio del cual se crea el Cuerpo de Guardacostas", establece dentro de sus funciones contribuir con la defensa de la Soberanía Nacional, controlar la pesca, el control del tráfico marítimo y las demás que le señalen la ley y los reglamentos.

El Decreto 410 de 1971 – Código de Comercio, señala:

ARTÍCULO 1473. DEFINICIÓN DE ARMADOR. *Liámase armador la persona natural o jurídica que, sea o no propietaria 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 la afectan.*

La persona que figure en la respectiva matrícula como propietario de una nave se reputará armador, salvo prueba en contrario.

ARTÍCULO 1477. ATRIBUCIONES DEL ARMADOR. *Son atribuciones del armador:*
1) *Nombrar y remover libremente al capitán de la nave, salvo disposición legal en contrario;*

2) *Prestar su concurso al capitán en la selección de la tripulación. El armador no podrá imponer ningún tripulante contra la negativa justificada del capitán;*

3) *Celebrar por sí o por intermedio de sus agencias marítimas los contratos que reclame la administración de la nave, y*

4) *Impartir al capitán las instrucciones necesarias para el gobierno de la nave y para su administración durante el viaje.*

PARÁGRAFO. *El armador no podrá enajenar las mercancías transportadas.*

ARTÍCULO 1478. OBLIGACIONES DEL ARMADOR. *Son obligaciones del armador:*

1) *Pagar las deudas que el capitán contraiga para habilitar y aprovisionar la nave en ejercicio de sus atribuciones legales;*

2) *Responder civilmente por las culpas del capitán, del práctico o de la tripulación, y*

3) *Cumplir los contratos lícitos que la agencia marítima o el capitán celebre en beneficio de la nave o de la expedición.*

ARTÍCULO 1479. RESPONSABILIDAD DEL ARMADOR POR CULPAS DEL CAPITÁN. *Aún en los casos en que haya sido extraño a su designación, el armador responderá por las culpas del capitán.*

ARTÍCULO 1495. DEFINICIÓN Y FACULTADES DEL CAPITÁN DE NAVES. *El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave.*

La tripulación y los pasajeros le deben respeto y obediencia en cuanto se refiere al servicio de la nave y a la seguridad de las personas y de la carga que conduzca.

Como representante del armador ejercerá, frente a todos los interesados en la nave y en la carga, los poderes que le sean atribuidos por la ley. Las restricciones convencionales al derecho de representación del capitán no serán oponibles a terceros de buena fe.

ARTÍCULO 1501. FUNCIONES Y OBLIGACIONES DEL CAPITÁN. *Son funciones y obligaciones del capitán:*

(...)

1) *Cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va a emprender;*

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

10) *Sentar por los hechos que adelante se enuncian, cuando ocurran durante la navegación, el acta de protesta en el libro de navegación o bitácora y presentar copia de ella a la autoridad competente del primer puerto de arribo, dentro de las doce horas siguientes a la llegada de la nave:*

a) *Muerte o lesiones corporales de las personas a bordo;*

b) *Pérdidas o averías conocidas o presuntas de la nave o de la carga;*

c) *Naufragio;*

d) *Incendio;*

e) *Abordaje;*

f) *Varadura y encallamiento;*

g) *Avería común o gruesa;*

h) *Arribada forzosa, e*

i) *Desórdenes y acontecimientos extraordinarios que puedan afectar los intereses de las personas, buque o cargamento.*

En caso de falta absoluta o impedimento del capitán, hará la protesta la persona que lo sustituya en la dirección de la nave y a falta de ésta, el armador o su representante legal;

ARTÍCULO 1502. PROHIBICIONES AL CAPITÁN. *Prohíbese al capitán:*

(...)

3) *Admitir a bordo pasajeros o cargas superiores a las que permita la seguridad de la nave;*

ARTÍCULO 1503. RESPONSABILIDAD DEL CAPITÁN ANTE EL ARMADOR. *El capitán responderá ante el armador por el incumplimiento de sus funciones y la violación de las prohibiciones, especialmente en caso de daños sobrevenidos a los pasajeros, tripulación, nave y carga, a menos que demuestre causa justificada. La responsabilidad del capitán principia desde que se hace reconocer como comandante de la nave y termina con la entrega de ella.*

El artículo 2.4.1.1.2.36 del Decreto 1070 de 2015, señala que:

ARTÍCULO 2.4.1.1.2.36. Funciones y Obligaciones del Capitán. *Son funciones y obligaciones del Capitán:*

(...)

3. *Es, en todo momento y circunstancia, responsable directo por la seguridad de la nave, su carga y las personas a bordo. (...)*

5. *Velar por el bienestar físico y moral de todo el personal a bordo. (...)*

En consecuencia de lo anterior, es atribuible la responsabilidad al Capitán y al propietario de la embarcación por haber infringido con su actuar la normatividad marítima colombiana en lo que respecta a los numerales 3 y 5 del artículo 2.4.1.1.2.36 del Decreto 1070 de 2015, artículo 1495 del Código de Comercio y numerales 1, 2 y 10 del artículo 1501 del Código de Comercio.

Que el artículo 80 del Decreto Ley 2324 de 1984, establece lo relativo a las sanciones, disponiendo lo siguiente:

Artículo 80. Sanciones, Las sanciones a que hubiere lugar por la violación o infracción a cualquiera de las normas citadas, pueden consistir en las medidas siguientes:

- a) Amonestación escrita o llamada de atención al infractor, en cuyo caso se dejará copia del informe de quien impuso la sanción o de la carta en su caso, en los archivos de la Dirección General Marítima y Portuaria y de las Capitanías de Puerto;*
- b) Suspensión, que consiste en la pérdida temporal de los privilegios, concesiones, licencias, permisos, autorizaciones o certificaciones que haya expedido la Dirección General Marítima y Portuaria;*
- c) Cancelación, que consiste en la pérdida permanente de los anteriores privilegios, concesiones, licencias, permisos, autorizaciones o certificados;*
- d) Multas, las que podrán ser desde un salario mínimo hasta cien (100) salarios mínimos, si se trata de personas naturales y, de cinco (5) salarios mínimos hasta mil (1.000) salarios mínimos, si se trata de personas jurídicas. Por salario mínimo se entenderá el salario mínimo legal aplicable que rija el día en que se imponga la sanción o multa. La no cancelación de la multa una vez ejecutoriada la providencia mediante la cual se dispuso, dará lugar además a la acumulación de intereses legales y a que no se les expida o tramite solicitud alguna de renovación prórroga de privilegios, concesiones, licencias, permisos, autorizaciones o certificados a los titulares.*

Por su parte, el artículo 82 ibídem, dispone:

Artículo 82. Procedimientos. Las investigaciones y sanciones por las anteriores infracciones se tramitarán de conformidad con el Código Contencioso Administrativo y en especial con los artículos 14, 28, 29, 34, 35 y 74.

Que de conformidad con el inciso 2 del artículo 47 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, las actuaciones administrativas de naturaleza sancionatoria podrán iniciarse de oficio o a solicitud de cualquier persona, procedimiento objeto del presente fallo sancionatorio se adelantó en cumplimiento irrestricto de los principios que rigen la función administrativa, por lo que dentro de la presente investigación se le garantizó a los investigados el derecho de contradicción y defensa frente a las pruebas recaudadas, en aras del buen juicio y de la protección debida, se les concedió la oportunidad de presentar descargos, solicitar la práctica de pruebas o allegar las que consideraran pertinentes, eficaces y conducentes comunicándole el inicio y termino de cada etapa procesal dentro de la investigación.

La responsabilidad jurídica no surge de una imputación arbitraria sino del incumplimiento intencional o imprudencial de las normas jurídicas, porque éstas imponen deberes de conducta, generalmente puede atribuirse la responsabilidad jurídica a todo sujeto de

derecho, tanto a las personas naturales como jurídicas, basta que el sujeto de derecho incumpla un deber de conducta señalado en el ordenamiento jurídico.

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

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

Que con fundamento en lo anterior, el Capitán de Puerto de San Andrés en uso de sus facultades legales y reglamentarias conferidas por el Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con lo señalado en el numeral 27 del artículo 5°, los artículos 76 y 79 de la norma ibídem y del numeral 8 del artículo 3 del Decreto 5057 de 2009, se dispone que es competencia de las capitanías de puerto, 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 en el área de su jurisdicción.

CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

Analizada la documentación obrante en el expediente aportado por el señor ARIEL ANTONIO PINOCK LEIVA identificado con cédula de identidad 602-030590-0000U de Nicaragua, en calidad de propietario de la motonave "CAPT ORLANDO" de bandera Nicaragüense, sin matrícula se puede concluir, tal y como se expresó en la parte motiva de este proveído, que la prenombrada motonave, así como los elementos materiales probatorios obrantes en el expediente sub examine, se pudo determinar que con su actuar se contraviene disposiciones establecidas en la Resolución No. 520 de 1999, específicamente los en los literales b, d, f, h y i, numeral 1 del artículo 2.

Con fundamento en lo anterior, el Capitán de Puerto de San Andrés en uso de sus facultades legales y reglamentarias conferidas por el Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con lo señalado en el numeral 27 del artículo 5°, y los artículos 76 y 79 de la norma ibídem, se dispone,

Con fundamento en lo anterior, el Capitán de Puerto de San Andrés en uso de sus facultades legales y reglamentarias conferidas por el Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con lo señalado en el numeral 27 del artículo 5°, y los artículos 76 y 79 de la norma ibídem, se dispone,

RESUELVE

ARTICULO PRIMERO: INICIAR PROCESO ADMINISTRATIVO SANCIONATORIO en contra del señor **ARIEL ANTONIO PINOCK LEIVA** identificado con cédula de identidad 602-030590-0000U, de Nicaragua en calidad de capitán y propietario respectivamente de la motonave "**CAPT ORLANDO**" de bandera Nicaragüense, sin matrícula, por las razones expuestas en la parte considerativa del presente proveído.

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento puede verificarse ingresando a <https://servicios.dimar.mil.co/SE-tramitesenlinea>

ARTICULO SEGUNDO: FORMULAR CARGOS en contra de señor **ARIEL ANTONIO PINOCK LEIVA** identificado con cédula de identidad 602-030590-0000U, de Nicaragua en calidad de capitán y propietario respectivamente de la motonave "CAPT ORLANDO" de bandera Nicaragüense, sin matrícula, por infringir los siguientes literales establecidos en el numeral 1 del artículo 2 de la resolución 520 de 1999:

- b) Mantener a bordo y vigentes, en todo momento, los documentos pertinentes de la nave y de su tripulación, expedidos por la Autoridad Marítima Extranjera u organización reconocida, según sea el caso.*
- d) Cubrir exclusivamente la ruta autorizada en caso de realizar tráfico de cabotaje, o la ruta registrada en caso de realizar tráfico internacional, de acuerdo con la autorización contenida en el acto administrativo expedido por la Dirección General Marítima. Toda nave operará con la autorización correspondiente y en la zona establecida por la Dirección General Marítima.*
- f) Tramitar ante la Capitanía de Puerto de la jurisdicción, la expedición de la autorización especial para tránsito aplicable a naves, cuya relación casco-motor, le permita desarrollar velocidades superiores a veinticinco (25) nudos.*
- g) Solicitar ante la Capitanía de Puerto correspondiente, la expedición de la autorización especial para tránsito, aplicable a naves menores que pretendan navegar durante el período comprendido entre las 19:00 y las 05:00 horas, en cuyo caso deberán llevar las luces de navegación energizadas.*
- h) No llevar a bordo bienes de uso privativo de la fuerza pública, visores nocturnos, detectores de radar y escáner de radio para frecuencias HF, VHF y UHF.*
- i) Reportarse periódicamente a la estación de control de tráfico marítimo de la jurisdicción, por el canal 16 de VHF - FM, cuando la nave tenga la intención de entrar a puerto y/o salga al mar. Del artículo 2 de la Resolución No. 520 de 1999.*

ARTÍCULO TERCERO: De conformidad con lo señalado en el artículo 80 del Decreto Ley 2324 de 1984 se dispone lo relacionado con las sanciones y multas por la violación o infracción a las Normas del citado Decreto, esto es, a las normas de marina mercante, así:

Artículo 80. Sanciones, Las sanciones a que hubiere lugar por la violación o infracción a cualquiera de las normas citadas, pueden consistir en las medidas siguientes:

- a) Amonestación escrita o llamada de atención al infractor, en cuyo caso se dejará copia del informe de quien impuso la sanción o de la carta en su caso, en los archivos de la Dirección General Marítima y Portuaria y de las Capitanías de Puerto;*
- b) Suspensión, que consiste en la pérdida temporal de los privilegios, concesiones, licencias, permisos, autorizaciones o certificaciones que haya expedido la Dirección General Marítima y Portuaria;*
- c) Cancelación, que consiste en la pérdida permanente de los anteriores privilegios, concesiones, licencias, permisos, autorizaciones o certificados;*

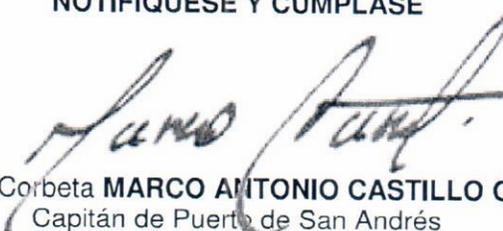
d) Multas, las que podrán ser desde un salario mínimo hasta cien (100) salarios mínimos, si se trata de personas naturales y, de cinco (5) salarios mínimos hasta mil (1.000) salarios mínimos, si se trata de personas jurídicas. Por salario mínimo se entenderá el salario mínimo legal aplicable que rija el día en que se imponga la sanción o multa. La no cancelación de la multa una vez ejecutoriada la providencia mediante el cual se dispuso, dará lugar además a la acumulación de intereses legales y a que no se les expida o tramite solicitud alguna de renovación prórroga de privilegios, concesiones, licencias, permisos, autorizaciones o certificados a los titulares.

ARTICULO CUARTO: Notificar acto administrativo del señor **ARIEL ANTONIO PINOCK LEIVA** identificado con cédula de identidad 602-030590-0000U, de Nicaragua en calidad de capitán y propietario respectivamente de la motonave "CAPT ORLANDO" de bandera Nicaragüense, sin matrícula, de conformidad con la previsión legal contenida en el artículo 67 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

ARTÍCULO QUINTO: Conceder a los investigados el término de quince (15) días contados a partir del día siguiente de la notificación del presente proveído, para que ejerzan el derecho de defensa y contradicción, para la presentación del escrito de descargos frente a los cargos formulados, soliciten y aporten las pruebas conducentes y pertinentes que pretendan hacer valer.

ARTÍCULO SEXTO: Contra el presente auto no procede recurso alguno.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE



Capitán de Corbeta **MARCO ANTONIO CASTILLO CHARRIS**
Capitán de Puerto de San Andrés

**DIRECCION GENERAL MARITIMA
CAPITANIA DE PUERTO DE SAN ANDRES ISLAS**

NOTIFICACION PERSONAL: Hoy _____ de _____ de 20 _____

Se Notifica personalmente de la presente providencia a:

En La Ciudad de: _____

Impuestos de los recursos de Ley, manifiesta: _____

Contra este acto procede recurso SI _____ ó NO _____

El Notificado: _____

C.C, N° _____ de _____ T. P _____

El Notificador: _____

7

**DIRECCION GENERAL MARITIMA
CAPITANIA DE PUERTO DE SAN ANDRES ISLAS**

NOTIFICACION PERSONAL: Hoy _____ de _____ de 20 _____

Se Notifica personalmente de la presente providencia a:

En La Ciudad de: _____

Impuestos de los recursos de Ley, manifiesta: _____

Contra este acto procede recurso SI _____ ó NO _____

El Notificado: _____

C.C, N° _____ de _____ T. P _____

El Notificador: _____



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validación de este documento electrónico se realiza a través de la siguiente URL: www.tramitesonlinea.gub.uy

Identificador: XR-H X972 1uqd K9ZI 6JNU U9iP nWg=