

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.

[Handwritten mark]

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 contaminante¹ 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.

¹ 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 ella², 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 llevo 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 llevo 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

² 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