

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA

Bogotá, D. C., 25 JUN. 2010

Procede el despacho a resolver el recurso de apelación, interpuesto por el doctor VICENTE NOGUERA LINERO, apoderado del señor RIVELINO JOSÉ SÁNCHEZ SÁNCHEZ, motorista de la motonave "LAS TRES HERMANAS", de bandera colombiana, con matrícula CP-04-0750-T, en contra de la Resolución del 16 de julio de 2008, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la actuación administrativa adelantada por infracción a las normas de la Marina Mercante, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

El 14 de marzo de 2008, el Suboficial Segundo IVÁN ENRÍQUE DE LA CRUZ NAVARRO, patrón de la Unidad BA-30 de la Estación de Guardacostas de Santa Marta, impuso el reporte de infracción No. 0955, al señor RIVELINO JOSÉ SÁNCHEZ SÁNCHEZ, operador de la motonave "LAS TRES HERMANAS", por infringir presuntamente los códigos 5, 30, 33, 40, 48, 55, 65 y 70 de la Resolución No. 347 de 2008.

ACTUACIÓN DEL CAPITÁN DE PUERTO DE SANTA MARTA

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

De acuerdo con lo dispuesto en el numeral 27, artículo 5° y artículo 76 del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el Decreto 1561 de 2002, el Capitán de Puerto de Santa Marta, era competente para adelantar la investigación administrativa por infracción a las normas de la Marina Mercante, ocurrida dentro de los límites de su jurisdicción, conforme con la Resolución No. 825 de 1994 de la Dirección General Marítima.

PRUEBAS

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

- Reporte de infracción No. 0955 del 14 de marzo de 2008 (folio 2).
- Informe de novedades de la embarcación "LAS TRES HERMANAS", suscrito por el Suboficial Segundo IVÁN ENRÍQUE DE LA CRUZ NAVARRO (folios 3 y 4).
- Certificado de matrícula de la motonave "LAS TRES HERMANAS" (folio 7).

- Resolución No. 162 del 8 de noviembre de 2007, por medio de la cual la Capitanía de Puerto de Santa Marta, autoriza a la Cooperativa Marítima de Transporte Turístico de Pasajeros de Taganga "COOMARTUSTAG", prestar el servicio público de transporte marítimo de pasajeros por intermedio de la lancha "LAS TRES HERMANAS" (folios 9 y 10).
- Versión libre rendida el 19 de marzo de 2008, por el señor EDINSON HENAO SANTOS, en su calidad de motorista auxiliar de la motonave "LAS TRES HERMANAS" (folios 19 y 20).
- Versión libre rendida el 19 de marzo de 2008, por el señor WILLIAM DAVEY MAESTRE, en su calidad de motorista de la lancha pesquera sin nombre (folios 21 y 22).
- Versión libre rendida el 19 de marzo de 2008, por el señor RIVELINO JOSÉ SÁNCHEZ SÁNCHEZ, en su calidad de motorista de la lancha "LAS TRES HERMANAS" (folios 23 a 25).
- Versión libre rendida el 19 de marzo de 2008, por el señor ALBERTO ANTONIO MATOS MATOS, ocupante de la lancha pesquera sin nombre (folios 26 y 27).

DECISIÓN

El Capitán de Puerto de Santa Marta, mediante Resolución del 16 de julio de 2008, confirmó la sanción impuesta en el reporte de infracción No. 0955 del 14 de marzo de 2008, a la empresa COOMARTUSTAG, armadora de la motonave "LAS TRES HERMANAS", por infringir los códigos 5, 30, 33, 40, 65 y 70 de la Resolución No. 347 de 2007, imponiéndole de manera solidaria con el señor RIVELINO JOSÉ SÁNCHEZ SÁNCHEZ, una multa equivalente a dos millones ochocientos cuarenta y dos mil ochocientos cuarenta pesos (\$2.842.840) m/cte.

En el artículo segundo, revocó lo relativo a los códigos 48 y 55 impuestos al capitán y a la sociedad armadora de la lancha "LAS TRES HERMANAS".

FUNDAMENTOS DEL APELANTE

Del escrito de apelación presentado por el doctor VICENTE NOGUERA LINERO, apoderado del motorista de la lancha "LAS TRES HERMANAS", se pueden extraer los siguientes argumentos:

1. El acto administrativo carece de motivación, ya que se centra en hacer una relación de las normas que se infringieron y determinar el valor de cada infracción.

2. No se tuvieron en cuenta las declaraciones rendidas por los tripulantes de las embarcaciones.

El 10 de octubre de 2008, el Capitán de Puerto de Santa Marta, al resolver el recurso de reposición, revocó los códigos 5 y 33 impuestos a la empresa COOMARTUSTAG, solidariamente con el señor RIVELINO JOSÉ SÁNCHEZ SÁNCHEZ y confirmó los códigos 30, 40, 65 y 70, por valor de dos millones trescientos siete mil quinientos pesos (\$2.307.500) m/cte.

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 VICENTE NOGUERA LINERO, apoderado del patrón de la motonave "LAS TRES HERMANAS", en contra de la Resolución del 16 de julio de 2008, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta.

De conformidad con lo establecido en el artículo 5, numerales 5 y 6 del Decreto Ley 2324 de 1984, es función de la Dirección General Marítima, dirigir y controlar las actividades relacionadas con la seguridad de la navegación y de la vida en el mar, así como autorizar la operación de las naves y artefactos navales en aguas jurisdiccionales colombianas.

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

De acuerdo con el reporte No.0955 del 14 de marzo de 2008, realizado por personal de Guardacostas de Santa Marta, el motorista de la motonave "LAS TRES HERMANAS", incurrió en las siguientes infracciones:

- 05.- No atender ni respetar las señales de otras embarcaciones.
- 30.- Navegar sin radio o con el radio dañado.
- 33.- Navegar en días y horas no autorizados.
- 40.- Navegar sin portar el certificado de idoneidad o la licencia de navegación del capitán y de la totalidad de la tripulación.
- 48.- Prestar un servicio diferente a aquel para el cual fue autorizado por la Autoridad Marítima Nacional.
- 55.- Transportar pasajeros sin portar el respectivo chaleco salvavidas.
- 65.- No atender a la señal de "parar máquinas" y a la orden de detención efectuada mediante comunicación realizada a través del canal 16 V.H.F. o F.M.

70.- Irrespetar o ultrajar de palabra u obra a la Autoridad Marítima o al personal de la Armada Nacional, cuando esté cumpliendo sus funciones.

Al respecto, este despacho encuentra pertinente precisar que las contravenciones: prestar un servicio diferente al autorizado (48), no atender la señal de parar máquinas (65) y irrespetar o ultrajar la palabra de la Autoridad Marítima (70), corresponden a los códigos 57, 74 y 79 de la actual Resolución 347 de 2007.

Ahora bien, en el caso concreto es de señalar que en la diligencia de versión libre rendida el 19 de marzo de 2008, el señor RIVELINO JOSÉ SÁNCHEZ SÁNCHEZ, en su calidad de motorista de la lancha "LAS TRES HERMANAS", reconoció que el día de los hechos estaba navegando en horarios restringidos y sin llevar a bordo licencia de navegación.

Al hacer un relato de los hechos, manifestó:

"El día viernes 14 de marzo de 2008, eran aproximadamente como las 20:30 horas, llegó la mujer de un primo pidiéndome el favor para que fuera a buscar a mi primo Alberto Mattos, porque había salido de pesca y no había regresado y ella estaba preocupada porque en la playa de Neguanje le dieron la información de que la lancha de ellos estaba averiada y yo le pedí el combustible y le dije que le colaboraba con la lancha y salí a buscar a mi primo a esa hora, recibí la gasolina, recogí las herramientas del motor y salí en forma precipitada olvidando los papeles (...)" (Cursiva y subrayado fuera de texto).

Así las cosas, a juicio de este despacho es claro que el capitán de la motonave "LAS TRES HERMANAS", infringió con su actuar el código 40 (Navegar sin portar el certificado de idoneidad o la licencia de navegación del capitán y de la totalidad de la tripulación) de la Resolución 347 de 2007.

Es de señalar que, a título de sanción la norma establece un factor de conversión equivalente a un (1) salario mínimo mensual legal vigente, respectivamente.

En relación con no atender la señal de parar máquinas e irrespetar de palabra a la Autoridad, se tiene que mediante informe del 17 de marzo de 2008, el Suboficial Segundo IVÁN ENRIQUE DE LA CRUZ NAVARRO, manifestó:

"(...) Se procedió con el señor RIVELINO JOSÉ SÁNCHEZ, a bordo de la Unidad de Guardacostas BA 30 hasta las playas de Taganga, para que buscara los documentos de la embarcación y se le dió instrucciones claras y precisas al personal que se encontraba a bordo de la embarcación "LAS TRES HERMANAS", que permanecieran en este sitio (Punta las Minas), mientras llevaban el tripulante hasta la playa para que recuperara sus documentos y proceder nuevamente hasta su embarcación."

Cuando llegamos hasta la playa de Taganga, el señor RIVELINO JOSÉ SÁNCHEZ, se bajó hasta la playa y procedimos con la Unidad BA-30 a retirarnos para esperar a que recuperara sus

documentos, cuando estábamos dando la vuelta se observó la embarcación "LAS TRES HERMANAS", acercándose rápidamente por los sectores de la costa tratando de buscar las playas de Taganga.

Se procedió a interceptar la embarcación "LAS TRES HERMANAS", dándole instrucción de que regresara hasta el centro de la Bahía de Taganga. La persona haciendo caso omiso a las instrucciones que se impartían desde nuestro bote, se fue acercando hasta las rocas donde se encontraba un gran número de personas las cuales gritaban que se empleyara (sic) que "en tierra no los iban a coger" e insultando al personal que venía a bordo de la Unidad de Guardacostas (...)". (Cursiva y subrayado fuera de texto).

Sobre estos hechos, el señor RIVELINO JOSÉ SÁNCHEZ SÁNCHEZ, señaló que fue en la lancha de Guardacostas hasta Taganga a recoger los documentos de la motonave, sin embargo, cuando estaba recogiendo los papeles, se dio cuenta que su lancha se acercaba a la bahía.

Agregó que dicha situación generó una discusión de unas personas que se encontraban en la playa con el personal de Guardacostas, en la cual resultó involucrada la tripulación de la lancha.

Así pues, el capitán reconoció que la tripulación de la motonave "LAS TRES HERMANAS", desconoció las órdenes impartidas y tuvo una actitud irrespetuosa con la Autoridad, infringiendo con su conducta los códigos 74 y 79 de la Resolución 347 de 2007, cuyas multas corresponden a uno (1) y dos (2) salarios mínimos mensuales legales vigentes, respectivamente.

Por lo tanto, del análisis de las pruebas se infiere que el señor RIVELINO JOSÉ SÁNCHEZ SÁNCHEZ, como jefe de dirección y gobierno de la motonave "LAS TRES HERMANAS", el día de los hechos, se encontraba navegando en horarios no autorizados, sin portar licencias de navegación, no atendió la señal de parar máquinas y adicionalmente, irrespetó al personal de Guardacostas de Santa Marta, lo que amerita declararlo responsable de infringir la normatividad marítima.

De otra parte, con fundamento en la inspección realizada el 14 de marzo de 2008, por personal de la Unidad de Guardacostas de Santa Marta, se procedió a sancionar al motorista de la nave "LAS TRES HERMANAS", por navegar sin radio, no portar chalecos salvavidas, prestar un servicio diferente al autorizado, así mismo por no atender ni respetar las señales enviadas desde otras embarcaciones.

Sin embargo, analizado el material probatorio este despacho considera que no hay claridad sobre la configuración de éstas contravenciones, toda vez que los investigados no fueron cuestionados sobre estos temas en particular durante el transcurso de la investigación.

Por lo anterior, este despacho procederá a modificar el artículo primero de la Resolución del 16 de julio de 2008, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, en el sentido de declarar al capitán de la citada motonave solo responsable de infringir los códigos 40, 74 y 79 de la Resolución No. 347 de 2007.

Por las demás infracciones establecidas en el reporte de infracción No. 0955 del 14 de marzo de 2008, esta Dirección General se abstendrá de pronunciarse por no encontrarse probados la materialización de dichas conductas dentro del expediente.

No obstante, debe aclararse que en el artículo 2º del acto del 16 de julio de 2008 del Capitán de Puerto de Santa Marta, se revocaron algunos códigos establecidos en el reporte de infracciones, lo cual no es jurídicamente procedente, teniendo en cuenta que el acto sancionatorio solo debe declarar administrativamente responsable a una persona natural o jurídica e imponer una sanción, más no revocar o confirmar códigos del citado reporte. Por lo tanto, se procederá a revocar el mencionado artículo de la decisión en comento.

En relación con la empresa COOMARTUSTAG, es conveniente señalar que de acuerdo con la documentación allegada al expediente, el señor RIVELINO JOSÉ SÁNCHEZ SÁNCHEZ, en su calidad de propietario, entregó en arrendamiento la lancha "LAS TRES HERMANAS", a la Cooperativa Marítima de Transporte Turístico de Pasajeros de Taganga "COOMARTUSTAG", tal como consta a folio 8, razón por la cual, conforme lo dispuesto en el artículo 1682 del Código de Comercio, ostenta la calidad de armador.

Precisamente, el artículo 1473 del Estatuto Comercial, define la figura del armador en los siguientes términos:

"Llámenese 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". (Cursiva fuera de texto).

Según el numeral 2, artículo 1478 del Código de Comercio, es obligación del armador responder civilmente por las culpas del capitán, del práctico o de la tripulación.

Por tanto, teniendo en cuenta que la empresa COOMARTUSTAG, acreditó su calidad de armadora de la nave, fue vinculada a la investigación y tuvo la oportunidad de intervenir, sin que se aportaran pruebas tendientes a desvirtuar los hechos, se procederá a declararla solidariamente responsable por el pago de la multa.

Por último, es necesario mencionar respecto de la aplicación de la sanción que el literal e), numeral 2, artículo 81 del Decreto Ley 2324 de 1984, consagra como causal de atenuación:

"El actuar por razones nobles o altruistas o para evitar un riesgo o peligro mayor." (Cursiva fuera de texto).

En el caso en estudio, se encuentra probado que el capitán de la motonave "LAS TRES HERMANAS", el día de los hechos rescató una lancha que se encontraba a la deriva en altamar, con el fin de evitar un daño mayor.

Igualmente, cabe anotar que en reiteradas oportunidades esta Dirección General ha sostenido que la sanción debe ser valorada en los términos establecidos en la sentencia número C-591 del 14 de diciembre de 1993, proferida por la Honorable Corte Constitucional, la cual indica lo siguiente:

"La relación que debe existir entre la falta cometida y la sanción a imponer es una cuestión que debe resolver en cada caso el juzgador. En esta tarea resulta obligado aplicar la pena consagrada en la ley de acuerdo con el grado de culpabilidad del sujeto. El juicio de proporcionalidad que debe ceñirse estrictamente a lo establecido en la ley es necesariamente individual". (Cursiva fuera de texto).

Por consiguiente, con fundamento en el artículo 81 del citado Decreto Ley y los citados principios de proporcionalidad y razonabilidad, este despacho encuentra procedente imponer al capitán una multa equivalente a tres (3) salarios mínimos mensuales legales vigentes, la cual deberá ser pagada solidariamente con la empresa armadora.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR el artículo primero de la Resolución del 16 de julio de 2008, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, el cual quedará así:

DECLARAR responsable al señor RIVELINO JOSÉ SÁNCHEZ SÁNCHEZ, identificado con la cédula de ciudadanía No. 85.462.901 expedida en Santa Marta, en su calidad de motorista de la motonave "LAS TRES HERMANAS", por infringir los códigos 40, 74 y 79 de la Resolución 347 de 2007, imponiéndole como sanción una multa equivalente a tres (3) salarios mínimos mensuales legales vigentes, la cual deberá ser pagada solidariamente con la Cooperativa Marítima de Transporte Turístico de Pasajeros de Taganga "COOMARTUSTAG", con NIT 900.078.912, en su calidad de armadora, de acuerdo con las razones expuestas en la parte motiva de la presente providencia.

ARTÍCULO 2°.- REVOCAR el artículo segundo de la Resolución del 16 de julio de 2008, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, de acuerdo con las razones expuestas en la parte motiva de la presente providencia.

ARTÍCULO 3°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, el contenido de la presente decisión al señor RIVELINO JOSÉ SÁNCHEZ

SÁNCHEZ y al representante legal de la empresa COOMARTUSTAG, capitán y armador de la lancha "LAS TRES HERMANAS", respectivamente, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes al envío de la citación o, subsidiariamente, por edicto que se fijará por el término de diez (10) días hábiles, de conformidad con lo establecido en los artículos 44 y 45 del Código Contencioso Administrativo.

ARTÍCULO 4º.- 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 coactivo, conforme a lo señalado en la Resolución No. 546 de 2007 del Ministerio de Defensa Nacional o la disposición que la adicione o modifique.

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

25 JUN. 2010


Contralmirante LEONARDO SANTAMARÍA GAITÁN
Director General Marítimo

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA
Bogotá, D.C., 25 JUN 2010

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación, interpuesto por el señor SILANO CUERO ARBOLEDA, en su condición de capitán de la motonave "EL CÓNDOR", de bandera colombiana, con matrícula MC-01-0519, en contra de la Resolución No. 90 del 29 de agosto de 2008, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación administrativa adelantada por violación a las normas de la Marina Mercante, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante protesta del 10 de enero de 2008, el Teniente de Corbeta VÍCTOR HUGO SANTOS PACHECO, Comandante del ARC "BP 438", informó al Capitán de Puerto de Buenaventura, que el 9 de enero del mismo año, fue inspeccionada la motonave "EL CÓNDOR", encontrando como novedad que estaba navegando con el documento de zarpe vencido.
2. A través de auto del 5 de febrero de 2008, el Capitán de Puerto de Buenaventura, abrió la investigación administrativa por violación a las normas de la Marina Mercante.

ACTUACIÓN DEL CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA

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 Decreto 1561 de 2002, el Capitán de Puerto de Buenaventura era competente para adelantar la investigación administrativa por presunta violación de las normas de la Marina Mercante en su jurisdicción, de conformidad con los límites establecidos en la Resolución No. 825 de 1994 de la Dirección General Marítima.

PRUEBAS

El Capitán de Puerto de Buenaventura, practicó y allegó las pruebas listadas en los folios 36 y 37 del acto administrativo sancionatorio.

DECISIÓN

El 29 de agosto de 2008, el Capitán de Puerto de Buenaventura emitió la Resolución No. 90, declarando como responsable por la violación a las normas de la Marina Mercante, al señor SILANO CUERO ARBOLEDA, capitán de la motonave "EL CÓNDOR" y le impuso como sanción en forma solidaria, con el señor WILSON VALLEJO, en calidad de armador, una multa equivalente a dos (2) salarios mínimos mensuales legales vigentes.

FUNDAMENTOS DEL APELANTE

El capitán de la motonave "EL CÓNDOR", sustentó el recurso con base en los argumentos que se concretan así:

1. Debido a la dificultad de presentar y obtener pruebas, no se puede desconocer que la causa de la demora en el arribo, fue el hecho de que un cable se enredó en el timón, tomándole tres días solucionar el problema, debido al mal tiempo reinante.
2. Las festividades dificultaron las comunicaciones con la agencia marítima y el armador.
3. Solicita que se tengan como atenuantes de la sanción, el no tener antecedentes por desacato a las normas marítimas, así mismo que la premeditación no fue el móvil de su actuación.

El 26 de septiembre de 2008, al resolver el recurso de reposición, el Capitán de Puerto de Buenaventura confirmó en todas sus partes el acto administrativo del 29 de agosto de 2008, concediendo subsidiariamente el recurso de apelación.

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 SILANO CUERO ARBOLEDA, capitán de la motonave "EL CÓNDOR", en contra de la Resolución No. 90 del 29 de agosto de 2008, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura.

En virtud de los numerales 3 y 8, artículo 5 del Decreto Ley 2324 de 1984, es función de la Autoridad Marítima, coordinar con la Armada Nacional el control del tráfico marítimo, como también, autorizar y controlar las actividades relacionadas con el arribo, atraque, maniobra, fondeo, remolque y zarpe de las naves y artefactos navales.

Así las cosas, el Capitán de Puerto de Buenaventura en primera instancia, profirió resolución declarando responsable de incurrir en violación a las normas de la Marina Mercante, al capitán de la motonave "EL CÓNDOR", por navegar con el documento de zarpe vencido, sobre lo cual se pudo establecer lo siguiente:

CONTINUACIÓN DEL ACTO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO POR EL CAPITÁN DE LA MOTONAVE "EL CÓNDOR", DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN POR VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE, EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN No. 90 DEL 29 DE AGOSTO DE 2008, ADELANTADA POR EL CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA.

3

La Capitanía de Puerto de Buenaventura, el 7 de diciembre de 2007, otorgó a la motonave "EL CÓNDOR", el documento de zarpe No. 156675, autorizándole realizar faena de pesca en aguas jurisdiccionales colombianas (zona 3), vigente hasta el 5 de enero de 2008.

De acuerdo con la protesta del 10 de enero de 2008, presentada por el Teriente de Corbeta VÍCTOR HUGO SANTOS PACHECO, Comandante del ARC "BP 438", se tiene que aproximadamente a las 23:15 horas del 9 de enero del mismo año, a la altura de Isla Cangrejo, la motonave "EL CÓNDOR", fue inspeccionada encontrando como novedad que se encontraba navegando con el zarpe vencido.

De lo anterior, se dejó constancia en el reporte de infracciones No. 10178 del 9 de enero de 2008, tal como consta a folio 5 del expediente.

Sobre los hechos objeto de estudio, el señor SILANO CUERO ARBOLEDA, capitán de la motonave "EL CÓNDOR", en diligencia de versión libre, afirmó que el 7 de diciembre de 2007, la embarcación había zarpado del muelle Inpesca, en buenas condiciones de navegabilidad, arribando al mismo puerto el 9 de enero de 2008.

Al preguntarle las razones por las cuales se encontraba navegando con el documento de zarpe vencido, respondió:

"Se nos enredó un cable en el timón, entonces se bajó el timón y no pudimos hacer el trabajo, porque el mar estaba muy duro, el viento nos trajo hacia la orilla y tuvimos que tirar el ancla al norte de la boya, ahí si pudimos hacer el trabajo". (Cursiva fuera de texto).

Agregó, que el daño se presentó el 3 de enero de 2008, a la altura del río Naya, de igual manera acotó que no pudo reportar el imprevisto a Guardacostas ni a la Capitanía de Puerto.

Por su parte, el señor WILSON VALLEJO, armador de la motonave "EL CÓNDOR", en diligencia de versión libre rendida el 22 de julio de 2008, afirmó que durante el viaje realizado por la embarcación el 7 de diciembre de 2007, no tuvo ninguna comunicación con el capitán, por motivo de las fiestas de fin de año.

Adicionalmente, manifestó que de acuerdo con la información suministrada por el capitán, durante la navegación se presentó una avería en la hélice de la nave, lo cual ocasionó demoras en la entrada a puerto.

Es de señalar, que el artículo 97 del Decreto Ley 2324 de 1984, dispone que las Capitanías de Puerto, expedirán el documento de zarpe a las motonaves cuando cumplan ciertas condiciones y requisitos que garanticen la seguridad para la navegación y por un tiempo determinado.

De acuerdo con el numeral 2, artículo 1501 del Código de Comercio, es obligación del capitán: *"Cumplir las leyes y reglamentos de marina, sanidad, aduana, policía, hacienda, inmigración, etc., de los puertos de zarpe y arribo"*. (Cursiva fuera de texto).

Así pues, en el caso concreto es claro que el señor SILANO CUERO ARBOLEDA, como responsable de la dirección y gobierno de la motonave "EL CÓNDOR", al navegar con el documento de zarpe vencido, contravino las normas de la Marina Mercante esbozadas con antelación, lo que amerita declararlo responsable e imponerle una sanción administrativa.

Respecto de la responsabilidad del armador, cabe indicar que el artículo 1478 del Código de Comercio, define la responsabilidad de éste, de la siguiente forma:

"Son obligaciones del armador: (...)

2. Responder civilmente por las culpas del capitán, del práctico o de la tripulación." (Cursiva fuera de texto).

En consecuencia, la solidaridad patrimonial del armador tiene su fuente en la Ley y no admite discusión alguna al respecto, ya que proviene de la condición que éste ostenta y no de sus acciones u omisiones.

En relación con los argumentos del apelante, conviene precisar que de acuerdo con el artículo 82 del Decreto Ley 2324 de 1984, las investigaciones adelantadas por infracción a las normas de Marina Mercante, se tramitan de conformidad con el Código Contencioso Administrativo.

En virtud del artículo 34 del citado Código, en el transcurso de la misma, se podrán pedir y decretar pruebas, así como allegar informaciones sin requisitos ni términos especiales.

A juicio de este despacho, el Capitán de Puerto de Buenaventura, decretó y practicó las pruebas conducentes, pertinentes y útiles para fallar, las cuales fueron valoradas en conjunto, de acuerdo con las reglas de la sana crítica que deben guiar toda actuación administrativa.

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

ARTÍCULO 4º.- 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 coactivo, conforme a lo señalado en la Resolución No. 546 de 2007 del Ministerio de Defensa Nacional o la disposición que la adicione o modifique.

ARTÍCULO 5º.- Una vez 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, **25 JUN. 2010**


Contraalmirante **LEONARDO SANTAMARÍA GAITÁN**
Director General Marítimo

Revisado el expediente se observa que, tanto el capitán como el armador de la motonave "EL CÓNDOR", omitieron aportar o solicitar pruebas que permitieran corroborar que efectivamente la presunta avería en la hélice de la embarcación fue la causante de la demora en la entrada a puerto.

De otra parte, acerca de la sanción impuesta, es de señalar que en reiteradas oportunidades esta Dirección General ha sostenido que ésta debe ser valorada en los términos establecidos en la sentencia número C-591 del 14 de diciembre de 1993, proferida por la Honorable Corte Constitucional, la cual indica lo siguiente:

"La relación que debe existir entre la falta cometida y la sanción a imponer es una cuestión que debe resolver en cada caso el juzgador. En esta tarea resulta obligado aplicar la pena consagrada en la ley de acuerdo con el grado de culpabilidad del sujeto. El juicio de proporcionalidad que debe ceñirse estrictamente a lo establecido en la ley -es necesariamente individual". (Cursiva fuera de texto).

Con fundamento en los anteriores, teniendo en cuenta que la multa se encuentra acorde con lo dispuesto en el artículo 80 del Decreto Ley 2324 de 1984, así como con los principios de proporcionalidad y razonabilidad, habrá lugar a confirmar la sanción impuesta, en el acto administrativo proferido el 29 de agosto de 2008, por el Capitán de Puerto de Buenaventura.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en su integridad la Resolución No. 90 del 29 de agosto de 2008, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación administrativa adelantada por violación de normas de la Marina Mercante, conforme a lo expuesto en la parte motiva de la presente actuación.

ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, el contenido de la presente decisión a los señores SILANO CUERO ARBOLEDA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 16.481.576 expedida en Buenaventura y WILSON VALLEJO, identificado con la cédula de ciudadanía No. 16.490.199 expedida en Buenaventura, capitán y armador de la motonave "EL CÓNDOR", respectivamente, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes al envío de la citación o subsidiariamente, por edicto que se fijará por el término de diez (10) días hábiles, de conformidad con lo establecido en los artículos 44 y 45 del Código Contencioso Administrativo.

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA
Bogotá, D.C., 25 JUN. 2010

Procede el despacho a resolver los recursos de apelación interpuestos por los señores APOLINAR VALENCIA PERLAZA y ELIÉCER CUERO GÓMEZ, capitán y armador respectivamente, de la motonave "RÍO TIMBIQUÍ", de bandera colombiana, con matrícula No. MC-01-0543, en contra de la Resolución No. 73 CP01-ASJUR del 31 de julio de 2008, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación administrativa adelantada por violación a las normas de la Marina Mercante, según los hechos ocurridos el 9 de junio de 2007, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante protesta del 12 de junio de 2007, el Suboficial Segundo JULIO OSMANY SÁENZ, Suboficial Operativo de la Estación de Guardacostas de Buenaventura, informó al Capitán de Puerto que el 9 de junio del mismo año, había inspeccionado la motonave "RÍO TIMBIQUÍ", encontrando como novedad que llevaba a bordo sustancias químicas no autorizadas por la Autoridad Marítima junto con víveres y pasajeros.
2. Mediante auto del 13 de junio de 2007, el Capitán de Puerto de Buenaventura, abrió la investigación administrativa por presunta violación a las normas de la Marina Mercante.

ACTUACIÓN DEL CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

De conformidad con lo dispuesto en el numeral 27, artículo 5° y artículo 76 del Decreto Ley 2324 de 1984, el Capitán de Puerto de Buenaventura, es competente para adelantar la investigación administrativa por la presunta violación de las normas de la Marina Mercante en su jurisdicción, de conformidad con los límites establecidos en la Resolución No. 825 DIMAR de 1994.

PRUEBAS

El Capitán de Puerto de Buenaventura, practicó y allegó las pruebas listadas en los folios 24 y 25 del acto administrativo sancionatorio.

DECISIÓN

El 31 de julio de 2008, el Capitán de Puerto de Buenaventura, emitió la Resolución No. 73 CP01-ASJUR, declarando como responsables de violar las normas de la Marina Mercante, a los señores APOLINAR VALENCIA PERLAZA y ELIÉCER CUERO GÓMEZ, capitán y armador de la motonave "RÍO TIMBIQUÍ", respectivamente.

En el artículo segundo, le impuso como sanción al señor APOLINAR VALENCIA PERLAZA, capitán de la motonave "RÍO TIMBIQUÍ", la suspensión de la licencia de navegación por el término de tres (3) meses, contados a partir de la ejecutoria del fallo y al señor ELIÉCER CUERO GÓMEZ, en su calidad de armador, una multa equivalente a diez (10) salarios mínimos mensuales legales vigentes.

FUNDAMENTOS DE LOS APELANTES

- El señor APOLINAR VALENCIA PERLAZA, capitán de la motonave "RÍO TIMBIQUÍ", sustentó el recurso argumentando que su vinculación laboral con la motonave, es por viajes, por lo tanto, cuando le contrataron la motonave ya estaba cargada. Adicionalmente, señaló que no hubo premeditación de infringir las normas marítimas.
- Por su parte, el señor ELIÉCER CUERO GÓMEZ, armador de la motonave "RÍO TIMBIQUÍ", solicitó ser exonerado de toda responsabilidad, toda vez que de acuerdo con las normas de Marina Mercante, el capitán es la persona encargada de vigilar y estar al tanto del tipo de carga, contenido, cantidad y distribución.

De igual manera, manifestó que en caso de persistir la imposición de la multa, ésta sea mínima.

El 31 de octubre de 2008, al resolver el recurso de reposición, el Capitán de Puerto de Buenaventura, confirmó en todas sus partes el acto administrativo del 31 de julio de 2008.

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 capitán y el armador de la motonave "RÍO TIMBIQUÍ", en contra de la Resolución No. 73 CP01-ASJUR del 31 de julio de 2008, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 5, numerales 5 y 6 del Decreto Ley 2324 de 1984, es función de la Dirección General Marítima, dirigir y controlar las actividades relacionadas con la seguridad de la navegación y de la vida en el mar, así como autorizar la operación de las naves y artefactos navales en aguas colombianas.

CONTINUACIÓN DEL ACTO ADMINISTRATIVO QUE RESUELVE LOS RECURSOS DE APELACIÓN INTERPUESTOS POR EL CAPITÁN Y ARMADOR DE LA MOTONAVE "RÍO TIMBIQUÍ", DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN POR LA VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE, EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN No. 73 DEL 31 DE JULIO DE 2008, ADELANTADA POR EL CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA.	3
--	---

Así las cosas, el Capitán de Puerto de Buenaventura en primera instancia, profirió resolución declarando como responsables de incurrir en violación a las normas de la Marina Mercante, al capitán y al armador de la motonave "RÍO TIMBIQUÍ", por permitir a bordo productos no autorizados, no supervisar la carga y estiba de la nave y no presentar protesta a la Autoridad Marítima informando los hechos objeto de estudio, sobre lo cual se pudo establecer lo siguiente:

Durante la inspección realizada a la motonave "RÍO TIMBIQUÍ", por el Suboficial Segundo JULIO OSMANY SÁENZ, Suboficial Operativo de la Estación de Guardacostas de Buenaventura, el 9 de junio de 2007, fueron encontrados a bordo productos químicos no autorizados, sin tomar en cuenta las medidas de aislamiento de los pasajeros y los víveres.

De ello, se dejó constancia en el reporte de visita No. 6160 del 10 de junio de 2007, el cual se encuentra debidamente suscrito por el capitán de la motonave "RÍO TIMBIQUÍ".

En diligencia de versión libre rendida el 13 de junio de 2007, el señor APOLINAR VALENCIA PERLAZA, capitán de la nave "RÍO TIMBIQUÍ", obrante a folio 7 y 8 del expediente, reconoció que el día de los hechos no estuvo pendiente de la estiba y almacenamiento de la carga.

Al preguntársele sobre los controles que tiene para el embarque de mercancías y pasajeros, señaló: *"Llega la carga y un señor Jesús Antonio Valencia, que es marinero de la motonave, le colabora a los pasajeros para ubicarlos en su puesto y que la carga quede bien ubicada."* (Cursiva fuera de texto).

Por su parte, el señor ELIÉCER CUERO GÓMEZ, en su calidad de armador de la motonave, manifestó que no tuvo conocimiento sobre la clase de carga que se encontraba a bordo de la nave, ya que el día de los hechos no estuvo presente.

En primer lugar, es importante precisar que de conformidad con el artículo 1495 del Código de Comercio, el capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave, siendo en todo momento y circunstancia, responsable directo por la seguridad de la misma, su carga y las personas a bordo (numeral 3, artículo 40 del Decreto 1597 de 1988).

Adicionalmente, de acuerdo con el artículo 1501 del Código de Comercio, son funciones y obligaciones del capitán las siguientes:

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

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

(...)

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. (...)*

De igual manera, según el numeral 8 del artículo 1502, está prohibido al capitán: *"Permitir el embarque de mercancías o materias de carácter peligroso, como sustancias inflamables o explosivas, sin las precauciones que estén recomendadas para su envase, manejo y aislamiento o sin la autorización de la respectiva autoridad competente cuando sea necesaria."* (Cursiva fuera de texto).

Así pues, revisado el expediente es claro que el señor APOLINAR VALENCIA PERLAZA, en su calidad de capitán de la motonave "RÍO TIMBIQUÍ", incumplió con las normas de Marina Mercante, antes enunciadas.

Respecto de la conducta del armador de la motonave "RÍO TIMBIQUÍ", es pertinente tener en cuenta que de acuerdo con el artículo 8 de la Resolución 520 de 1999, los propietarios, armadores y agentes marítimos, deben observar en lo de su competencia, las directrices para la prevención y supresión del tráfico de estupefacientes o sustancias sicotrópicas, así como insumos o productos químicos esenciales o precursores, para la elaboración, procesamiento o transformación de las mismas, establecidas por la Organización Marítima Internacional - OMI.

De igual manera, según el literal e), numeral 1, del citado artículo, señala como obligación de los armadores de naves de matrícula nacional: *"Adelantar las diligencias pertinentes necesarias para obtener la autorización de transporte ante la Capitanía de Puerto de cualquiera de los productos listados en Resoluciones MSC 228 (82) y FAL 9 (34), para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo, revisadas por el Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Facilitación el 1 de abril de 2007"* (Cursiva fuera de texto).

El material probatorio permite concluir que el señor ELIÉCER CUERO GÓMEZ, en su calidad de armador de la citada motonave, no tuvo en cuenta las directrices para la

CONTINUACIÓN DEL ACTO ADMINISTRATIVO QUE RESUELVE LOS RECURSOS DE APELACIÓN INTERPUESTOS POR EL CAPITÁN Y ARMADOR DE LA MOTONAVE "RÍO TIMBIQUÍ", DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN POR LA VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE, EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN No. 73 DEL 31 DE JULIO DE 2008, ADELANTADA POR EL CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA.

5

prevención y supresión de tráfico de insumos o productos químicos esenciales para la fabricación de estupefacientes ni cuenta con autorización expedida por la Autoridad Marítima, para trasportar dichas sustancias.

En consecuencia, es procedente declarar responsables al capitán y armador de la motonave "RÍO TIMBIQUÍ" de infringir las normas marítimas e imponerles una multa de las que trata el artículo 80 del citado Decreto Ley.

Ahora bien, en relación con la sanción, es de señalar que en reiteradas oportunidades esta Dirección General ha sostenido que ésta debe ser valorada en los términos establecidos en la sentencia C-591 del 14 de diciembre de 1993, proferida por la Honorable Corte Constitucional, la cual indica lo siguiente:

"La relación que debe existir entre la falta cometida y la sanción a imponer es una cuestión que debe resolver en cada caso el juzgador. En esta tarea resulta obligado aplicar la pena consagrada en la ley de acuerdo con el grado de culpabilidad del sujeto. El juicio de proporcionalidad que debe ceñirse estrictamente a lo establecido en la ley es necesariamente individual". (Cursiva fuera de texto).

Así las cosas, en atención a los principios de proporcionalidad y razonabilidad, habrá lugar a modificar la sanción impuesta, en el sentido de imponer solidariamente a los señores APOLINAR VALENCIA PERLAZA y ELIÉCER CUERO GÓMEZ, capitán y armador de la motonave "RÍO TIMBIQUÍ", respectivamente, una multa equivalente a diez (10) salarios mínimos mensuales legales vigentes.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR el artículo primero de la Resolución No. 73 CP01-ASJUR del 31 de julio de 2008, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, de acuerdo con lo expuesto en la parte motiva de la presente decisión.

ARTÍCULO 2°.- MODIFICAR el artículo segundo de la Resolución No. 73 CP01-ASJUR del 31 de julio de 2008, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, el cual quedará así:

IMPONER como sanción al señor APOLINAR VALENCIA PERLAZA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 12.795.551 expedida en Olaya Herrera (Nariño), solidariamente con el señor ELIÉCER CUERO GÓMEZ, identificado con la cédula de ciudadanía No. 6.154.698 expedida en Bucaramanga, capitán y armador de la motonave "RÍO TIMBIQUÍ",

respectivamente, una multa equivalente a diez (10) salarios mínimos mensuales legales vigentes, los cuales deberán ser consignados a favor de la Dirección del Tesoro Nacional, cuenta corriente No. 05000024-9, código rentístico 1212-75 del Banco Popular, dentro de los diez días hábiles siguientes a la ejecutoria del presente proveído, por las razones expuestas en la parte considerativa.

ARTÍCULO 3°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura el contenido de la presente decisión, a los señores APOLINAR VALENCIA PERLAZA y ELIÉCER CUERO GÓMEZ, en calidad de capitán y armador de la motonave "RÍO TIMBIQUÍ", respectivamente, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes al envío de la citación o subsidiariamente, por edicto que se fijará por el término de diez (10) días hábiles, de conformidad con lo establecido 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°.- Una vez 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,

25 JUN. 2010



Contralmirante LEONARDO SANTAMARÍA GAITÁN
Director General Marítimo

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA
Bogotá, D.C., 25 JUN. 2010

Procede el despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el doctor JORGE ELIÉCER CASTILLO CUERO, apoderado de los señores LIBRADO SINAR ESTUPIÑÁN e INÉS GUERRERO DE ORTÍZ, capitán y armadora de la motonave "COMERGUAPI I", respectivamente, de bandera colombiana, con matrícula MC-01-0589, en contra de la Resolución No. 92 del 29 de agosto de 2008, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación administrativa adelantada por violación a las normas de la Marina Mercante, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante protesta del 10 de enero de 2008, el Teniente de Corbeta VÍCTOR HUGO SANTOS PACHECO, Comandante del ARC "BP 438", informó al Capitán de Puerto de Buenaventura, que inspeccionada la motonave "COMERGUAPI I", se encontró como novedad que estaba navegando con el documento de zarpe vencido.
2. A través de auto del 5 de febrero de 2008, el Capitán de Puerto de Buenaventura, abrió la investigación administrativa por violación a las normas de la Marina Mercante.

ACTUACIÓN DEL CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA

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 8, del Decreto 1561 de 2002, el Capitán de Puerto de Buenaventura era competente para adelantar la 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 de la Dirección General Marítima.

PRUEBAS

El Capitán de Puerto de Buenaventura, practicó y allegó las pruebas listadas en los folios 36 y 37 del acto administrativo sancionatorio.

DECISIÓN

El 29 de agosto de 2008, el Capitán de Puerto de Buenaventura emitió la Resolución No. 92, declarando como responsable al señor LIBRADO SINAR ESTUPIÑÁN, capitán de la

CONTINUACIÓN DEL ACTO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO POR EL APODERADO DEL CAPITÁN Y LA ARMADORA DE LA MOTONAVE "COMERGUAPI I", DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN POR VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE, EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN No. 92 DEL 29 DE AGOSTO DE 2008, PROFERIDA POR EL CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA.

2

motonave "COMERGUAPI I", de incurrir en violación a las normas de Marina Mercante y le impuso como sanción en forma solidaria, con la señora INÉS GUERRERO DE ORTÍZ, en calidad de armadora, una multa equivalente a cinco (5) salarios mínimos mensuales legales vigentes.

FUNDAMENTOS DEL APELANTE

El doctor JORGE ELIÉCER CASTILLO CUERO, sustentó el recurso con base en los argumentos que se concretan así:

1. La responsabilidad objetiva esta proscrita legalmente del ordenamiento jurídico.
2. El daño presentado en el motor de la nave, que impidió al capitán arribar a puerto constituye un caso fortuito o fuerza mayor.
3. Las investigaciones deben adelantarse teniendo en cuenta los derechos fundamentales, así como los principios del debido proceso, derecho de defensa y presunción de inocencia.

El 31 de octubre de 2008, al resolver el recurso de reposición, el Capitán de Puerto de Buenaventura confirmó en todas sus partes el acto administrativo del 29 de agosto de 2008, concediendo subsidiariamente el recurso de apelación.

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 apoderado del capitán y la armadora de la motonave "COMERGUAPI I", en contra de la Resolución No. 92 del 29 de agosto de 2008, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura.

En virtud de los numerales 3 y 8, artículo 5 del Decreto Ley 2324 de 1984, es función de la Autoridad Marítima coordinar con la Armada Nacional el control del tráfico marítimo, como también, autorizar y controlar las actividades relacionadas con el arribo, atraque, maniobra, fondeo, remolque y zarpe de las naves y artefactos navales.

CONTINUACIÓN DEL ACTO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACION INTERPUESTO POR EL APODERADO DEL CAPITÁN Y LA ARMADORA DE LA MOTONAVE "COMERGUAPI I", DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN POR VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE, EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN No. 92 DEL 29 DE AGOSTO DE 2008, PROFERIDA POR EL CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA.	3
---	---

Así las cosas, el Capitán de Puerto de Buenaventura en primera instancia, profirió resolución declarando responsable de incurrir en violación a las normas de la Marina Mercante, al capitán de la motonave "COMERGUAPI I", por navegar con el documento de zarpe vencido, sobre lo cual se pudo establecer lo siguiente:

La Capitanía de Puerto de Buenaventura, el 11 de diciembre de 2007, otorgó a la motonave "COMERGUAPI I", el documento de zarpe No. 106168, autorizándole realizar faena de pesca en aguas jurisdiccionales colombianas (zonas 2 y 3), vigente hasta el 6 de enero de 2008.

Sin embargo, el 10 de enero de 2008, la citada nave fue inspeccionada por la unidad ARC "BP 438", encontrando como novedad que tenía el documento de zarpe vencido.

De lo anterior, se dejó constancia en el reporte de infracciones No. 10177 del 10 de enero de 2008, tal como consta a folio 6 del expediente.

Es de señalar, que en diligencia de versión libre, el señor LIBRADO SINAR ESTUPIÑÁN, capitán de la motonave "COMERGUAPI I", reconoció que había arribado a puerto con el documento de zarpe vencido.

Al hacer un relato de los hechos, indicó:

"El día 4 de enero, íbamos avanzando un poco más hacia los alrededores de Malpelo y a las 11:30 escuchamos un golpe porque el tiempo estaba demasiado fuerte, se nos paró el motor en la 03 16 con la 080 15, procedimos a echar cinco paños de maya para sostener el buque debido al mal tiempo, luego nos quedamos algarete (sic) para donde la corriente nos tirara (...) Luego se logró llegar donde se tenía el contratiempo del motor, que era la fecha del blower que se estaba pelando. Como no teníamos repuesto, nosotros seguimos en lo mínimo a tres cuartos de máquina buscando acercarnos más a la parte de la tierra. A las cuatro de la mañana nuevamente se nos apagó el motor (...) el día 8 a las 10 de la mañana logramos arrancar nuevamente estando ya en la 3 53 con 78 49, luego seguimos a una velocidad de tres millas por hora, el día 10 a las 12:30 de la mañana recalamos a la boya de mar (...)" (Cursiva fuera de texto).

Agregó que las reparaciones realizadas al motor se efectuaron el 11 de enero de 2008, por el mecánico de la nave.

Por su parte, la señora INÉS GUERRERO DE ORTÍZ, armadora de la motonave "COMERGUAPI I", en diligencia de versión libre rendida el 14 de abril de 2008, precisó que durante la navegación se presentó un problema en las máquinas, lo cual ocasionó que arribaran a puerto con el documento de zarpe vencido.

CONTINUACIÓN DEL ACTO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO POR EL APODERADO DEL CAPITÁN Y LA ARMADORA DE LA MOTONAVE "COMERGUAPI I", DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN POR VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE, EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN No. 92 DEL 29 DE AGOSTO DE 2008, PROFERIDA POR EL CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA.

4

Al preguntarle si antes de hacerse a la mar le realizaron algún mantenimiento a la embarcación, indicó: *"No se le hizo ningún trabajo de reparación antes de salir (...)"* (Cursiva fuera de texto).

Es de señalar, que el artículo 97 del Decreto Ley 2324 de 1984, dispone que las Capitanías de Puerto, expedirán el documento de zarpe a las motonaves cuando cumplan ciertas condiciones y requisitos que garanticen la seguridad para la navegación, por un tiempo determinado.

De acuerdo con el numeral 2, artículo 1501 del Código de Comercio, es obligación del capitán: *"Cumplir las leyes y reglamentos de marina, sanidad, aduana, policía, hacienda, inmigración, etc., de los puertos de zarpe y arribo"*. (Cursiva fuera de texto).

En el caso concreto, es claro que el señor LIBRADO SINAR ESTUPIÑÁN, capitán de la motonave "COMERGUAPI I", incumplió lo señalado en el documento de zarpe, contraviniendo con su actuar las normas de Marina Mercante esbozadas con antelación, lo que amerita declararlo responsable e imponerle una sanción administrativa.

Ahora bien, en relación con el primer argumento del apelante, es conveniente señalar que la presente investigación se inició por violación a las normas de Marina Mercante, de conformidad con el artículo 82 del Decreto Ley 2324 de 1984, el cual se rige por lo establecido en el Código Contencioso Administrativo y no por el Código Penal, por lo tanto, este despacho considera que lo señalado por el apelante carece de fundamento y no es aplicable a esta clase de investigaciones administrativas.

En relación con el armador, el numeral 2, artículo 1478 del Código de Comercio, establece como su obligación: *"Responder civilmente por las culpas del capitán, del práctico o de la tripulación"*. (Cursiva fuera de texto).

Así mismo, el artículo 1479 ibídem, dispone que aún en los casos en que haya sido extraño a su designación, el armador responderá solidariamente por las culpas del capitán, así como de las sanciones.

En tal sentido, la solidaridad patrimonial de la armadora de la nave "COMERGUAPI I", tiene su fuente en la Ley, ya que proviene de la condición que ésta ostenta y no de sus acciones u omisiones.

CONTINUACIÓN DEL ACTO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO POR EL APODERADO DEL CAPITÁN Y LA ARMADORA DE LA MOTONAVE "COMERGUAPI I", DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN POR VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE, EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN No. 92 DEL 29 DE AGOSTO DE 2008, PROFERIDA POR EL CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA.

5

De otra parte, es conveniente precisar que en el transcurso de las investigaciones adelantadas por infracción a las normas de la Marina Mercante, se pueden pedir y decretar pruebas, así como allegar informaciones, sin requisitos, ni términos especiales.

Además, el artículo 35 del Código Contencioso Administrativo, señala que 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 en forma sumaria si afecta a particulares.

En el caso concreto, se tiene que pese a que el capitán y la armadora de la motonave "COMERGUAPI I", tuvieron la oportunidad de intervenir en la presente investigación, no aportaron o solicitaron pruebas que permitieran concluir a este despacho que el daño presentado en el motor de la lancha, fue la causante de la demora en la entrada a puerto.

Adicionalmente, es claro que el Capitán de Puerto de Buenaventura, fue diligente y respetuoso del debido proceso y del derecho de defensa, toda vez que decretó y practicó las pruebas conducentes, pertinentes y útiles para fallar, las cuales fueron valoradas de acuerdo con la reglas de la sana crítica.

Así pues, como quiera que no fueron desvirtuados los hechos en la presente investigación, habrá lugar a confirmar el artículo 1º de la Resolución No. 092 CP1-ASJUR del 29 de agosto de 2008, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura.

Respecto del monto de la sanción impuesta, cabe anotar que en reiteradas oportunidades esta Dirección General ha sostenido que la sanción debe ser valorada en los términos establecidos en la sentencia número C-591 del 14 de diciembre de 1993, proferida por la Honorable Corte Constitucional, la cual indica lo siguiente:

"La relación que debe existir entre la falta cometida y la sanción a imponer es una cuestión que debe resolver en cada caso el juzgador. En esta tarea resulta obligado aplicar la pena consagrada en la ley de acuerdo con el grado de culpabilidad del sujeto. El juicio de proporcionalidad que debe ceñirse estrictamente a lo establecido en la ley es necesariamente individual". (Cursiva fuera de texto).

Así las cosas, en atención a los principios de proporcionalidad y razonabilidad, no encuentra este Despacho razón que apunte a modificar el monto de la sanción impuesta en el artículo 2º de la Resolución No. 092 CP1-ASJUR del 29 de agosto de 2008, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en todas sus partes la Resolución No. 092 CP1-ASJUR del 29 de agosto de 2008, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, de acuerdo a la parte motiva de la presente decisión.

ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, el contenido de la presente decisión al doctor JORGE ELIÉCER CASTILLO CUERO, apoderado de los señores LIBRADO SINAR ESTUPIÑÁN, identificado con la cédula de ciudadanía No. 6.160.277 expedida en Buenaventura e INÉS GUERRERO DE ORTÍZ, identificada con la cédula de ciudadanía No. 27.368.552 expedida en Córdoba (Nariño), capitán y armadora de la motonave "COMERGUAPI I", respectivamente, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes al envío de la citación o subsidiariamente, por edicto que se fijará por el término de diez (10) días hábiles, de conformidad con lo establecido en los artículos 44 y 45 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°.- Una vez 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, 25 JUN. 2010


Contralmirante LEONARDO SANTAMARÍA GAITÁN
Director General Marítimo

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA

Bogotá, D. C., 25 JUN. 2010

Procede el Despacho a resolver los recursos de apelación interpuestos por los señores ARNOL PUELLO PADILLA, como capitán y NÉSTOR ANTONIO RHENALS MARTÍNEZ, en calidad de armador y propietario de la motonave "SAN JOSÉ II", de bandera colombiana, con matrícula CP-09-0367-A, en contra de la Resolución No. 070 del 1 de septiembre de 2008, proferida por el Capitán de Puerto de Coveñas, dentro de la investigación administrativa adelantada por violación a las normas de la Marina Mercante, según hechos ocurridos del 1 al 13 de abril de 2008, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante informe de fecha 28 de abril de 2008, dirigido al Capitán de Puerto de Coveñas, el señor Suboficial Segundo BARROS OQUENDO ELKIN ISAAC, responsable del área de gentes de mar y naves, manifiesta que la motonave "SAN JOSÉ II" de matrícula CP-09-0367-A, se encontraba fuera de la ruta autorizada en el certificado de zarpe.
2. El 28 de abril de 2008, el Capitán de Puerto de Coveñas abrió investigación administrativa por presunta violación a las normas de la Marina Mercante.

ACTUACIÓN DEL CAPITÁN DE PUERTO DE COVEÑAS

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

De acuerdo con lo dispuesto en el numeral 27, del artículo 5° y artículo 76 del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el numeral 8, artículo 8, del Decreto 1561 de 2002, el Capitán de Puerto de Coveñas, era competente para adelantar la presente investigación administrativa por presunta violación de normas de la Marina Mercante dentro de su jurisdicción, de conformidad con los límites establecidos en la Resolución No. 825 DIMAR de 1994.

PRUEBAS

El Capitán de Puerto de Coveñas, practicó y allegó las pruebas listadas en el acto sancionatorio, correspondiente a los folios 77 a 81 del expediente.

DECISIÓN

El 1 de septiembre de 2008, el Capitán de Puerto de Coveñas emitió la Resolución No. 070, declarando como responsable por violación a las normas de la Marina Mercante e imponiendo una multa de treinta (30) salarios mínimos mensuales legales vigentes, al señor ARNOL PUELLO PADILLA, capitán de la motonave "SAN JOSÉ II" y en forma solidaria al señor NÉSTOR ANTONIO RHENALS en calidad de armador y propietario.

FUNDAMENTOS DEL APELANTE

El señor ELKIN ECHEVERRI MANZANO, sustentó el primer recurso, como apoderado del señor ARNOL PUELLO PADILLA, con base en los siguientes argumentos:

1. *"De conformidad con la matrícula de la M/N SAN JOSÉ II podemos afirmar que la misma tiene un registro neto de 20,96 toneladas lo que indica que el procedimiento a seguir en este evento corresponde al nombrado en la resolución 0347 del 5 de octubre de 2.007.*

(...)

La nombrada resolución establece en su Artículo 13 el procedimiento que debe agotarse para poder para poder imponer legalmente una sanción y en su N° 2 ordena que deberá diligenciarse un reporte de infracción señalando en el mismo la infracción o infracciones cometidas.

(...)

Resulta que en el expediente no obra el Reporte de Infracción, que aunque bien entendido que por circunstancias no se pudo realizar al momento mismo de cometerse la presunta infracción si lo ha debido realizar la Capitanía de Puerto con base en el informe que obra a folio 2 del expediente para agotar a partir de ese momento el procedimiento ordenado por la Resolución 0347 del 5 de octubre de 2.007 citando para ello al Capitán de la motonave para que manifestara si aceptaba o no la infracción y con base en su manifestación agotar las diligencias legales establecidas para que bajo la defensa del derecho al debido proceso y el derecho de defensa pudiera desarrollar la investigación administrativa (...)". (Cursiva fuera de texto)

2. *"Pero la situación fue contraria a lo ordenado por la mencionada resolución y con base en un informe del Responsable Área Gentes de Mar de la Capitanía de Puerto de Coveñas del 28 de abril de 2.008, que indudablemente no es un reporte de infracción, se abrió una investigación que no tuvo en cuenta el procedimiento ordenado por la publicitada resolución y por tanto esta viciada de legalidad ya que al no haber un Reporte de Infracción se violó lo normado en el N° 2 del Artículo 13 de la Resolución 0347 del 5 de octubre de 2.007 (...)"*.(Cursiva fuera de texto)
3. *"Al realizar un examen a la Resolución 0347 de 2.007 pudimos constatar que en ella se hace una enumeración taxativa de las conductas sujetas a sanción y en parte alguna aparece varias de las conductas sancionadas a saber: cubrir rutas internacionales no autorizadas a la embarcación y*

no transmitir permanentemente por el VMS, lo que implica que solo serian sancionables de conformidad con dicha resolución las infracciones descritas en el Artículo 4º consistentes en no contar con licencia de navegación que conlleva una sanción de 1 S.M.L.M.V. y la consagrada en el Artículo 7º descrita como prestar el servicio de transporte de carga en rutas no autorizadas que conlleva una sanción de 0,33 S.M.L.M.V.

(...)

No habiéndose demostrado por parte de la Capitanía de Puerto de Coveñas la existencia de premeditación y de ánimo de violar la norma no es posible darle aplicación a dichas agravantes máxime que si no fueron demostrado queda la duda sobre la presencia y existencia de las mismas (...) que por principio universal de derecho deberán ser resueltas a favor del encartado de conformidad con el inciso 4º del Artículo 29 de la Constitución Política (...). (Cursiva fuera de texto).

- 3. *"En el único aspecto que se puede enunciar que pudo haber existido mala fe es en el referente a la licencia de navegación de mi patrocinado toda vez que de la prueba recaudada resulta incontrovertible que la licencia que portaba el Capitán de la Motonave San José II resulto ser ilegal y en caso de que se imponga una sanción deberá imponérsele solo a él toda vez que dicha sanción por ser de carácter personalismo no admite la solidaridad que predica la Capitanía de Puerto de Coveñas toda vez que en el derecho sancionatorio que se rige por los principios del derecho penal no opera la solidaridad consagrada en el Artículo 1479 del Código de Comercio...a no ser que se haya demostrado mala fe por parte del armador y/o administrador de la motonave, la cual no fue demostrada y por lo tanto ellos quedan cobijados con el principio de la buena fe antes visto y por que en relación con el Armador no estamos en presencia de algunos de los casos taxativamente reglados por el Artículo 1478 del Estatuto Mercantil (...)*". (Cursiva fuera de texto).
- 5. Por lo expuesto, requiere que revoque la resolución No. 070/CP9-ASJUR de fecha 1 de septiembre de 2008, en caso de no concederse la revocatoria, manifiesta que se debe imponer las sanciones conforme a la Resolución 0347 del 2007 de multa de 1,33 S.M.L.M.V única y exclusivamente al señor ARNOL PUELLO PADILLA, por no tener licencia de navegación y por prestar el servicio de transporte de carga en ruta no autorizada, excluyendo de cualquier responsabilidad solidaria al armador de la motonave.

Respecto al segundo escrito, el abogado ELKIN ECHEVERRI MANZANO, como apoderado del señor NÉSTOR ANTONIO RHENALS MARTÍNEZ, sustentó el recurso con base en los siguientes argumentos:

- 1. *"Sobre la solidaridad a que hace alusión su Despacho podemos decir que ella encuentra su soporte legal en el Artículo 1479 del Código de Comercio...norma esta sobre la cual la Capitanía de Puerto de Coveñas ha edificado la figura de la solidaridad para hacer extensiva al propietario y/o armador de la motonave la responsabilidad patrimonial derivada de una conducta de carácter eminentemente personal que ha sido declarada como violatoria de la ley, los reglamentos o los estatutos por ser contraria las normas a las normas de marina mercante.*

(...)

Resulta que la sanción impuesta al capitán de la motonave, por ser el resultado de una investigación de carácter administrativo llevada a cabo en desarrollo de la facultad de sancionar y coercitiva que tiene el Estado, es de carácter personalísimo y es al sancionado a quien le corresponde asumir las consecuencias de esa responsabilidad y ellas no se puede hacer extensiva a otras personas como quiera que en materia sancionatoria rigen los mismos principios que en derecho penal (...). (Cursiva fuera de texto).

2. *"En el derecho sancionatorio que se rige por los principios de derecho penal no puede operar la solidaridad consagrada en el Artículo 1479 del Código de Comercio ya que esta solo opera en los casos taxativamente reglados por el Artículo 1478 del Estatuto Mercantil que establece en su numeral 2 la obligación para el armador de responder civilmente por las culpas el capitán, del práctico o de la tripulación, norma que tiene su fundamento en el Artículo 2341 del Código Civil...pero en ningún evento consagra expresamente la solidaridad en el pago de las multas que se le imponen al capitán por violación de las normas de marina mercantes a que se refiere el Decreto 2324 el (sic) 1984 y la Resolución 0347 de 2007 toda vez que esta situación por ser resultado de investigación de carácter administrativo-sancionatorio no admite ni el desplazamiento de la responsabilidad a otra persona y mucho menos admite que otra persona deba asumir las consecuencias de la declaratoria de esa responsabilidad (...)*".(Cursiva fuera de texto).
3. *"(...) que mi patrocinado actuando de buena fe exenta de culpa contrato los servicios del Capitán Arnol Puello Padilla por que tuvo en sus manos la licencia de navegación del antes mencionado y pudo constatar la aparente legalidad de la misma, buena fe con la que igualmente pudo haber actuado la Capitanía de Puerto de Coveñas a quien también engaño el Señor Puello Padilla al presentar la licencia "chimba" para el zarpe (...)*". (Cursiva fuera de texto)
4. *"(...) habrá de tenerse en cuenta que con base en el Artículo 28 del Código de Contencioso Administrativo la Capitanía de Puerto de Coveñas estaba en el deber legal de comunicar la iniciación oficiosa de la presente investigación de carácter sancionatoria a todas y cada una de las personas que pudieran resultar afectada con las decisiones que en la misma se adoptara sin que ello haya sucedido y por lo tanto en caso de que la Capitanía de Puerto no revoque totalmente la resolución impugnada deberá revocarla parcialmente en el sentido de excluir de responsabilidad solidaria a mi poderdante por que no ha sido satisfecho el requisito consagrado en el Artículo 28 del Código Contencioso Administrativo (...)*". (Cursiva fuera de texto)
5. Por lo expuesto, solicita la revocatoria total de la Resolución y en caso de no proceder lo anterior, se sirva a modificar parcialmente la Resolución excluyendo de cualquier tipo de responsabilidad solidaria al señor NÉSTOR ANTONIO RENHALS MARTÍNEZ.

CONTINUACIÓN DEL ACTO QUE RESUELVE LOS RECURSOS DE APELACIÓN INTERPUESTOS POR EL CAPITÁN, ARMADOR Y PROPIETARIO DE LA MOTONAVE "SAN JOSÉ II", DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA POR VIOLACIÓN A NORMAS DE LA MARINA MERCANTE ADELANTADA POR EL CAPITÁN DE PUERTO DE COVEÑAS.

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 los recursos de apelación interpuestos por el abogado ELKIN ECHEVERRI MANZANO, como apoderado de los señor ARNOL PUELLO PADILLA y NÉSTOR ANTONIO RHENALS MARTÍNEZ, capitán, armador y propietario de la motonave "SAN JOSÉ II", de bandera colombiana, con matrícula CP-09-0367-A, en contra de la Resolución No. 070 del 1 de septiembre de 2008, proferida por el Capitán de Puerto de Coveñas.

El Decreto Ley 2324 de 1984, reorganizó la Dirección General Marítima, como dependencia del Ministerio de Defensa Nacional, acreditándola como Autoridad Marítima Nacional, cuyo objetivo es la dirección, coordinación y control de las actividades marítimas.

De acuerdo con el artículo 2 ibídem, la Dirección General Marítima ejerce su 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, aguas suprayacentes, litorales, incluyendo playas y terrenos de bajamar, puertos del país situados en su jurisdicción; islas, islotes y cayos y, sobre ríos que relaciona el artículo en mención.

De conformidad con lo establecido en el artículo 5, numerales 5, 6 y 27 del citado Decreto Ley 2324 de 1984, es función de la Dirección General Marítima, dirigir y controlar las actividades relacionadas con la seguridad de la navegación y de la vida en el mar, así como autorizar la operación de las naves y fallar investigaciones por violación a las normas de la Marina Mercante.

De acuerdo con el artículo 76 ibídem, le compete además, 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 la Marina Mercante.

Así mismo el artículo 77 del Decreto Ley 2324 de 1984, faculta a la Autoridad Marítima con la competencia de sancionar a cualquier persona natural o jurídica, que ejerza directa o indirectamente actividades marítimas dentro del territorio nacional.

Conforme con el artículo 79 ibídem, establece: "(...) constituyen infracción toda contravención o intento de contravención a las normas del presente decreto, a las leyes, decretos, reglamentos y de mas normas o disposiciones vigente en materia marítima, ya sea por acción o por omisión". (Cursiva fuera de texto).

CASO CONCRETO

El Capitán de Puerto de Coveñas, luego de adelantar la investigación administrativa correspondiente, emitió acto sancionatorio contra el capitán de la nave "SAN JOSÉ II", por

contravenir el literal "d" e "i", del numeral 1° del artículo 2 de la Resolución No. 520 de 1999, los artículos 2 y 5 de la Resolución No. 0228 de 2002, sobre lo cual este despacho pudo establecer lo siguiente:

Según informe de fecha 28 de abril de 2008, dirigido al Capitán de Puerto de Coveñas, el señor Suboficial Segundo BARROS OQUENDO ELKIN ISAAC, responsable del área de gentes de mar y naves, manifiesta que la motonave "SAN JOSÉ II", de matrícula CP-09-0367-A, se encontraba fuera de ruta así: el día 1 de abril de 2008 en aguas panameñas Lat. 09° 00' 24" N y Long 77° 46' 07" W, manteniendo la novedad hasta el día 13 de abril del 2008 en posición Lat. 08° 60' 19" N y Long 77° 22' 25" W.

Al respecto, el señor GONZALO CAMPO SILVA, en calidad de agente marítimo, en la diligencia de versión libre rendida el día 20 de mayo de 2008 (folio 31 a 32), precisó:

A la pregunta respecto a la actividad que se dedica la M/N "SAN JOSÉ II", dijo: "A *cabotaje menor, carga general*", en relación si tenía conocimiento como agente marítimo porqué desde el 1 hasta el 13 de abril de 2008 la M/N "SAN JOSÉ II", se encontraba en aguas panameñas, expresó: "*No tuve conocimiento y me queda muy difícil saber la ruta que tome la motonave*". (Cursiva fuera de texto)

Al interrogante si tuvo conocimiento en algún momento que alguna persona informó a la Capitanía de Puerto porqué la motonave "SAN JOSÉ II" se encontraba en aguas panameñas, respondió: "*No (sic) tuve conocimiento de que ellos estuvieron en Panamá por intermedio del señor Suboficial BARROS, el día 25 de Abril del 2008, fecha en la cual solicité zarpe nuevamente de la motonave*", en cuanto a la pregunta si la motonave "SAN JOSÉ II" cuenta con todos los equipos e implementos de seguridad que exige la Autoridad Marítima, dijo: "*Si*". (Cursiva fuera de texto)

En copia simple del zarpe No. 84690-CP09-063-N-08 del 25 de marzo de 2008 (folio 4), suscrito por el señor Capitán de Fragata MARCO ANTONIO OLIER MENDOZA, en calidad de Capitán de Puerto de Coveñas, se aprecia que el capitán al mando de la motonave "SAN JOSÉ II", era el señor ARNOL PUELLO PADILLA, además se le concedió permiso con destino a Sapzurro.

En la copia simple del correo electrónico, remitido por el señor S2LAA NEILL DE AVILA BONFANTE, Suboficial de guardia ECVMS, de la División de Capitanías de Puerto y Seguridad Marítima, manifiesta enviar reporte de la motonave "SAN JOSÉ II", durante el mes de abril de 2008, expresando que: "*Los reportes que dicen "No contiene evento" es un reporte de posición de acuerdo a lo estipulado en la normatividad vigente, los reportes que tienen mensajes diferentes, es decir, los que tiene eventos, no tienen datos de posición, la posición que aparece en estos eventos corresponden a la última posición emitida por la nave*". (Cursiva fuera del texto)

En dicho reporte se establece el track de la nave desde el 1 al 18 de abril de 2008 (folio 6 a 10), con su respectiva latitud y su longitud, apreciándose el cambio de rumbo de la motonave, así como las diferentes posiciones en las imágenes anexadas (folios 12 al 14).

Se establece en el Certificado de Inspección de Equipos de Radio Comunicaciones Hasta 200 T.B.R (folio 46), que la nave "SAN JOSÉ II" de matrícula No. CP-09-0367-A, fue inspeccionada en los equipos de radio de comunicación, satisfaciendo las condiciones que son exigibles para una navegación segura, con vigencia hasta el 10 de septiembre de 2008.

En los reportes de control y monitoreo de naves (folios 50 a 64), los señores Suboficial Tercero GUSTAVO DELGADO BLANCO, Suboficial Segundo VANEGAS BUSTOS ÁLVARO, Suboficial Segundo CARLOS ALBERTO ZUNIGA GUZMÁN, Suboficial Segundo NEILL DE AVILA BONFANTE y Suboficial Tercero MILLER CAMARGO MALAGÓN, en calidad de Suboficiales de Guardia de la Estación de Control VMS, se aprecia la posición fuera de la jurisdicción de la motonave "SAN JOSÉ II".

De otra parte, en oficio 28 de agosto de 2008 (folio 74), suscrito por el señor T.A JULIAN ESCUDERO SALAS, responsable del área de gentes de mar y naves CP9 (e), dice: *"Revisada la base de datos de Gente de Mar de Dimar se constató que el señor ARNOL PUELLO PADILLA no le aparece registrada ninguna licencia de navegación, esta información se confrontó con la oficina de Digen y me informaron que también verificaron en la base de datos y no aparece ninguna licencia de navegación a nombre del citado señor.*

(...)

Igualmente me informó Digen que el número 0012030, que aparece en la parte inferior derecha de la fotografía de Licencia a nombre del señor ARNOL PUELLO PADILLA y aportada por usted, pertenece al papel de seguridad de la licencia de Perito Marítimo en Navegación y Cubierta Categoría "C" expedido al señor CARLOS EDUARDO URBANO MONTES, identificado con la cédula de ciudadanía No. 9.009.811, la cual fue expedida el 18 de septiembre de 2006 y vigente hasta el 17 de septiembre de 2009". (Cursiva fuera de texto)

En oficio del 1º de septiembre de 2008 (folio 75), firmado por el Técnico Operativo LAUREANO E. GAYOSO C., responsable CTM-CP09, informa el estado de licencias de un personal, estando relacionado el señor ARNOL PUELLO, en el cual se observa que el parámetro de "Vigencia de Licencias", no posee ninguna y en el de "Estado" no registra ninguna.

Conforme a lo anterior, a juicio de este Despacho es claro que supuesta licencia del señor ARNOL PUELLO PADILLA, no corresponde a ninguna en la base de datos de registro del Área de Gente de Mar y Naves de esta Dirección.

En efecto, está probado que la motonave "SAN JOSÉ II", entre el 1 y 13 de abril de 2008, se encontraba fuera de la ruta autorizada por la Capitanía de Puerto de Coveñas.

Por consiguiente, para este Despacho es claro que el señor ARNOL PUELLO PADILLA, como jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave "SAN JOSÉ II", contravino las normas de la Marina Mercante, por cambiar de ruta ó rumbo en la navegación, no mantener funcionando el sistema de posicionamiento y seguimiento remoto por satélite y no contar con licencia de navegación legalmente expedida por la Autoridad Marítima.

El numeral 1, literal d, del artículo 2° de la Resolución 520 de 1999, establece el control del tránsito de naves o artefactos navales que se encuentren en la jurisdicción de la Dirección General Marítima y la obligación de "Cubrir *exclusivamente* la ruta autorizada...". (Cursiva y subraya fuera del texto)

De otra parte, se advierte que el Código de Comercio, en el artículo 1495, señala: "El capitán es el jefe superior *encargado del gobierno y dirección de la nave* (...) Como representante del armador ejercerá, frente a todos los interesados en la nave y en la carga, los poderes que sean atribuidos por la ley (...)". (Cursiva y subrayado fuera de texto).

De acuerdo con el numeral 2° y literal b del numeral 17 del artículo 1501 ibídem, que establece las funciones y obligaciones del capitán, se extrae:

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

(...)

Tener a bordo los siguientes libros: b) *Leyes, decretos y reglamentación de la marina mercante*". (Cursiva y subrayado fuera de texto).

En cuanto a las prohibiciones del capitán, el numeral 5 del artículo 1502 ibídem, establece: "Cambiar de *ruta o rumbo* (...)" (Cursiva y subrayado fuera de texto).

El Decreto 1597 del 5 de agosto de 1988, en los numerales 1, 3, 8 y 14 del artículo 40, determina las funciones y obligaciones el capitán:

"Dirigir la navegación de la nave.

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

Mantener a bordo un ejemplar de cada uno de los siguientes códigos, reglamento y otros: Decreto orgánico de la Marina Mercante Colombiana (...) Otras Leyes y Decretos reglamentarios de la Actividad Marítima Colombiana, en vigor.

Es representante del Armador y en cuanto a la nave a la carga ejercerá los poderes que le asigna la ley". (Cursiva y subraya fuera de texto)

En cuanto al Armador, el artículo 1473 del Código de Comercio, señala: *"Llámase 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"*. (Cursiva fuera del texto)

Sobre la responsabilidad de los armadores de la nave, es pertinente señalar que de acuerdo con el numeral 2º, artículo 1478 del Código de Comercio, es obligación de éstos, responder civilmente por las culpas del capitán, del práctico o de la tripulación, que en el caso de estudio es el señor NÉSTOR ANTONIO RHENALS.

Es de precisar que la Autoridad Marítima adelanta la investigación administrativa por presunta violación a las normas de la Marina Mercante, con fundamento en el procedimiento estipulado en el capítulo IV de la Resolución No. 0347 de 2007, cuando existe flagrancia, en los demás casos procede la actuación conforme a lo dispuesto en el Código Contencioso Administrativo, en concordancia con el artículo 82 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Se observa en el expediente, las garantías de debido proceso y derecho de defensa brindada por la Capitanía de Puerto de Coveñas en las diferentes diligencias y actuaciones realizadas.

Frente a la solicitud de modificar del monto de la sanción, en reiteradas oportunidades esta Dirección General ha sostenido que la sanción debe ser valorada en los términos establecidos en la sentencia número C-591 del 14 de diciembre de 1993, proferida por la Honorable Corte Constitucional, la cual indica lo siguiente:

"La relación que debe existir entre la falta cometida y la sanción a imponer es una cuestión que debe resolver en cada caso el juzgador. En esta tarea resulta obligado aplicar la pena consagrada en la ley de acuerdo con el grado de culpabilidad del sujeto. El juicio de proporcionalidad que debe ceñirse estrictamente a lo establecido en la ley es necesariamente individual". (Cursiva fuera de texto).

Además se debe analizar la potestad sancionatoria de la administración pública, en el entendido de la sentencia C-853 del 17 de agosto de 2005, proferida por la Honorable Corte Constitucional, la cual señala lo siguiente:

"En ejercicio de la potestad administrativa sancionadora el Estado está habilitado para imponer sanciones disciplinarias y correctivas. Las primeras destinadas a reprimir las conductas desplegadas por los funcionarios y empleados por la violación de deberes, obligaciones y prohibiciones; y las segundas orientadas a sancionar las infracciones cometidas por particulares frente al desconocimiento de regulaciones, mandatos, obligaciones y limitaciones establecidas para reglar determinadas materias. En consecuencia, la inobservancia, por parte de los administrados, de ciertos mandatos, prescripciones y reglas establecidas para garantizar el buen funcionamiento de la administración y lograr una eficiente prestación del servicio, genera una actuación positiva"

por parte del Estado que traduce en el ejercicio de su poder sancionador" (Cursiva y subraya fuera de texto).

En atención a lo dispuesto en el artículo 80 del Decreto Ley 2324 de 1984, esta Dirección considera que se ha debido imponer una multa superior al investigado. Sin embargo, es pertinente traer a colación el pronunciamiento del Consejo de Estado, que en sentencia del 2 de marzo de 2006, afirmó:

"(...) Se considera que la prohibición de la reformatio in pejus rige tanto la actuación administrativa como el proceso contencioso, por constituir un principio general del derecho garantizado por el artículo 29 de la Constitución. Y por lo mismo no se ajusta a derecho que a una persona oficiosamente se la desmejore o agrave su situación jurídica a causa del recurso ordinario o extraordinario interpuesto contra un acto, con el objeto de que se le aclare, reforme, adicione o revoque, en cuanto le es desfavorable." (Cursiva fuera de texto).

En consecuencia, se mantendrá la decisión adoptada por el señor Capitán de Puerto de Coveñas, en el acto administrativo sancionatorio.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en su totalidad la Resolución No. 070 del 1 de septiembre de 2008, proferida por el Capitán de Puerto de Coveñas, por las razones expuestas en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Coveñas, el contenido de la presente decisión al señor ARNOL PUELLO PADILLA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 10.937.966 expedida en San Bernardo del Viento, en su calidad de capitán y al señor NÉSTOR ANTONIO RHENALS MARTÍNEZ, identificado con la cédula de ciudadanía No. 92.525.344 expedida en Sincelejo (Sucre), en su calidad de armador y propietario de la motonave "SAN JOSÉ II", respectivamente, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes al envío de la citación o, subsidiariamente, por edicto que se fijará por el término de diez (10) días hábiles, de conformidad con lo establecido en los artículos 44 y 45 del Código Contencioso Administrativo.

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 coactivo, conforme a lo dispuesto en la Resolución No. 546 de 2007 del Ministerio de Defensa Nacional o la disposición que la adicione o modifique.

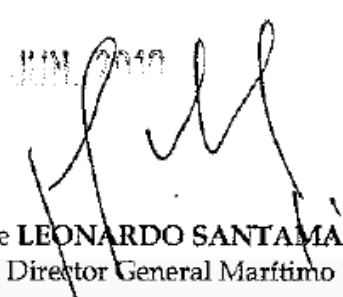
ARTÍCULO 4º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Coveñas, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 5º.- COMUNICAR a la Fiscalía General de la Nación y compulsar copias del expediente para lo de su competencia, en lo referente a la irregularidad encontrada en la Licencia de Navegación del señor ARNOL PUELLO PADILLA.

ARTÍCULO 6º.- 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 7º.- 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. 2010



Contralmirante **LEONARDO SANTAMARÍA GAITÁN**
Director General Marítimo

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA
Bogotá, D.C., 25 JUN. 2010

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el señor CARLOS ARTURO MARTÍNEZ AZCÁRATE, en su condición de perito de la motonave "ANGIE VANESA DOS", de bandera colombiana, con matrícula N° MC 01-0629, en contra de la Resolución No. 107 del 26 de septiembre de 2008 proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación adelantada por violación a las normas de la Marina Mercante, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante informe presentado el 16 de junio de 2006, el señor JULIO REY RAMÍREZ, armador de la nave "ANGIE VANESA DOS", informó que el señor CARLOS ARTURO MARTÍNEZ AZCÁRATE, al parecer efectuó inspección y autorizó el inicio de las obras para la modificación de la citada motonave, sin contar con el permiso expedido por la Dirección General Marítima.
2. El 7 de julio de 2006, el Capitán de Puerto de Buenaventura, mediante auto abrió investigación administrativa por violación a las normas de la Marina Mercante.

ACTUACIÓN EN PRIMERA INSTANCIA

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

De conformidad con lo dispuesto en el numeral 27, del artículo 5° y artículo 76 del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el numeral 8, artículo 8 del Decreto 1561 de 2002, el Capitán de Puerto de Buenaventura, es competente para adelantar la investigación administrativa por presunta violación de las normas de la Marina Mercante en su jurisdicción, de conformidad con los límites establecidos en la Resolución No. 825 DIMAR de 1994.

PRUEBAS

El Capitán de Puerto de Buenaventura, practicó y allegó las pruebas listadas en los folios 125 a 129 del acto administrativo sancionatorio.

DECISIÓN

El 26 de septiembre de 2008, el Capitán de Puerto de Buenaventura, emitió la Resolución N° 107 declarando como responsable de violación a las normas de la Marina Mercante, al señor CARLOS ARTURO MARTÍNEZ AZCÁRATE, en su condición de perito y le impuso como sanción, un llamado de atención.

FUNDAMENTOS DEL APELANTE

El señor CARLOS ARTURO MARTÍNEZ AZCÁRATE, en su condición de perito, sustentó el recurso con base en los siguientes argumentos:

1. Sostiene no haber actuado negligentemente al inspeccionar la nave, en vista de que pasó cada semana y de forma puntual los informes al Capitán de Puerto de Buenaventura, dando a conocer el estado de las modificaciones, sin que éstos hayan sido devueltos o contestados.
2. Señala, que no ha incumplido ninguna disposición de la Dirección General Marítima, porque si bien se le nombró como perito para verificar unas modificaciones, todo debe estar en orden para la construcción, en vista del principio de la buena fe de las partes. Agrega, que se violó dicho principio por parte de los armadores, quienes siempre le informaron que tenían el permiso de la Dirección General Marítima.

El 28 de noviembre de 2008, al resolver el recurso de reposición, el Capitán de Puerto de Buenaventura, confirmó en todas sus partes la Resolución No. 107 del 26 de septiembre de 2008, concediendo subsidiariamente el recurso de apelación.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

Procede el Despacho de conformidad 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 CARLOS ARTURO MARTÍNEZ AZCÁRATE, en su condición de perito de la motonave "ANGIE VANESA DOS", en contra de la Resolución No. 107 del 26 de septiembre de 2008, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 5, numerales 5, 6 y 27 del Decreto Ley 2324 de 1984, es función de la Dirección General Marítima, dirigir y controlar las actividades relacionadas con la seguridad de la navegación y de la vida en el mar, así como autorizar la operación de las naves y fallar investigaciones por violación a las normas de la Marina Mercante.

Según el artículo 76 ibídem, le compete además, previa investigación, determinar y aplicar cuando hubiere lugar, las sanciones disciplinarias o multas por infracciones o violaciones a las normas relativas a las actividades marítimas y de la Marina Mercante.

CONTINUACIÓN DEL ACTO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO POR EL PERITO CARLOS ARTURO MARTÍNEZ AZCÁRATE, DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN POR VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE, EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 107 DEL 26 DE SEPTIEMBRE DE 2008, PROFERIDA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE BUENAVENTURA. 3

CASO CONCRETO

El Capitán de Puerto de Buenaventura, profirió Resolución declarando responsable al perito CARLOS ARTURO MARTÍNEZ AZCÁRATE, por infringir el Decreto 1423 de 1989 y el Reglamento 004 de 1994.

El artículo 106 del Decreto Ley 2324 de 1984, consagra dentro de las facultades de la Autoridad Marítima, la vigilancia técnica sobre la construcción, modificación o reparación de naves.

A su vez, el Decreto 1423 de 1989, en su artículo 6 establece:

“ Toda alteración o modificación que se vaya a efectuar en una nave o artefacto naval colombiano deberá ser previamente autorizada por la Dirección General Marítima a solicitud del Armador, indicando las causas que motivan la alteración (...) ” (Cursiva fuera del texto).

Por su parte, el Reglamento 004 de 1994, sobre las especialidades, categorías y competencia de los peritos marítimos, contempla en su artículo 25 como causales de suspensión de la licencia de perito marítimo, entre otras las siguientes:

“ 1. Negligencia en el desempeño de sus funciones.

2. Incumplimiento de las disposiciones de la Dirección General Marítima (...) ” (Cursiva fuera del texto).

Ahora bien, cotejando las disposiciones mencionadas con el acervo probatorio, se tiene que según los informes diarios de obras y de las interventorías practicadas por el ingeniero naval CARLOS ARTURO MARTÍNEZ AZCÁRATE, las modificaciones fueron efectuadas con anterioridad a que fuera expedida la respectiva autorización por parte de la Autoridad Marítima.

En la declaración obrante a folio 117, el armador de la nave, el señor JULIO REY RAMÍREZ, armador de la nave, afirmó que los trabajos de modificación se iniciaron:

“ (...) aproximadamente el 4 de abril, en el acta número 02 del perito figura toda la información ” (Cursiva fuera del texto).

Así mismo, en el informe presentado el 16 de junio de 2006 (folio 6), que dio inicio a esta investigación, sostuvo que al presentarse en la Capitanía de Puerto de Buenaventura, una vez finalizadas las modificaciones, le fue indicado por parte del capitán Guayana, funcionario de la Capitanía de Puerto de Buenaventura que, *“ no hay documentos para zarpar por las siguientes razones: a) La construcción no está autorizada. b) Los nuevos certificados no son válidos. ”*

En consecuencia, es claro que no había sido expedida la autorización para efectuar las modificaciones al momento de empezarse el trabajo. Vale la pena aclarar, que mediante Resolución N° 107 CP1-ASJUR, del 26 de septiembre de 2008, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, se sancionó al armador de la motonave "ANGIE VANESA DOS", por los trabajos de modificación realizados sin tener el permiso expedido por la Autoridad Marítima, según lo indicó dicha Capitanía en los considerandos de la decisión.

Ahora bien, el perito quebrantó la normatividad marítima, ya que éste debió corroborar que los trabajos que iba a inspeccionar, estuvieran autorizados por la Dirección General Marítima, y no por el contrario, sugerir continuar con las modificaciones como efectivamente lo hizo.

Aunque el perito argumenta que obró diligentemente al entregar los informes periódicos informando los detalles de las alteraciones efectuadas, la primera labor que le correspondía era la verificación de dicha autorización, por tanto al no haberlo hecho, su conducta es reprochable.

Al preguntársele al perito, en diligencia de versión libre, obrante a folio 81, si había requerido por parte del armador la presentación de la autorización de la Autoridad Marítima, manifestó: *"Se lo requerí en dos oportunidades y los señores Don Jorge Keguan y Bibiano Ortíz me aseguraron que si lo tenían pero que siempre se les quedaba en la casa."*

Siendo el perito un profesional que por su idoneidad y experiencia cuenta con la capacidad suficiente para prestar asesoría y practicar inspecciones en asuntos marítimos de su especialidad, no es concebible que no haya insistido en la presentación dicha autorización, y por lo tanto no tiene asidero la excusa argumentada en la diligencia de versión libre. Es decir, la actitud pasiva por parte del perito se traduce en negligencia en el desempeño de sus funciones y en un desconocimiento de las disposiciones de la Dirección General Marítima.

Es importante aclarar que en este tipo de procedimientos administrativos de carácter especial, regulados por el Decreto Ley 2324 de 1984, se aplica por remisión el artículo 267 del Código Contencioso Administrativo y este al régimen probatorio del Código de Procedimiento Civil, en lo referente a la carga de la prueba. Por lo tanto, corresponde a la parte interesada probar el hecho o el supuesto que alega, sin ser suficiente el sólo decir del investigado.

Así pues el interesado no aportó pruebas que permitieran desvirtuar las acusaciones que cursaban en su contra.

Ahora, en lo concerniente a la supuesta violación del principio de la buena fe, la Honorable Corte Constitucional, en Sentencia C-544 de 1994, sostuvo:

"(...) La buena fe ha sido, desde tiempos inmemoriales uno de los principios fundamentales del derecho, ya se mire por su aspecto activo, como el deber de proceder con lealtad en nuestras relaciones jurídicas o por el aspecto pasivo, como el derecho a esperar que los demás procedan en la misma forma (...)"(Cursiva fuera del texto).

Agrega la doctrina: *"(...) un principio general que constituye una regla de conducta a que han de ajustarse todas las personas en sus respectivas relaciones. Lo que significa, como dice DIEZ PICASO: (...) deben adoptar un comportamiento leal en toda la fase previa a la constitución de tales relaciones y deben también comportarse lealmente en el desenvolvimiento de las relaciones jurídicas ya constituidas entre ellas.*

Este deber de comportarse según buena fe se proyecta a su vez en las dos direcciones en que se diversifican todas las relaciones jurídicas: derechos y deberes. Los derechos deben ejercitarse de buena fe; las obligaciones deben cumplirse de buena fe. El principio de buena fe, por tanto, en una de sus concretas aplicaciones constituye un límite al ejercicio de los derechos."(Cursiva fuera del texto). (Monografías de Jesús González Pérez- El principio general de la buena fe en el derecho administrativo).

En virtud de lo anterior, la buena fe constituye en el Régimen Jurídico colombiano una presunción que debe ser respetada tanto por la administración como por los administrados, por lo tanto, no puede emerger como una exoneración de los deberes y responsabilidades que radican en las personas.

En tal sentido, aunque el perito debía creer en las declaraciones dadas por los armadores, también debía tomar las medidas necesarias para corroborar lo que le estaban diciendo y así prevenir la violación a la normatividad marítima, por lo que se concluye que el perito debió tener una actitud más activa antes de que procediera a iniciar las modificaciones sobre la motonave "ANGIE VANESA DOS".

Siendo así las cosas, no admite este Despacho ninguno de los fundamentos esbozados por el apelante, dado que no existe duda que con la conducta anteriormente descrita, se quebrantó la normatividad de la Marina Mercante, por lo que no encuentra razón jurídica que apunte a revocar la decisión recurrida.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en su totalidad la Resolución No. 107 del 26 de septiembre de 2008, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura dentro de la investigación administrativa adelantada por violación a las normas de la Marina Mercante, conforme a lo expuesto en la parte motiva de la presente decisión.

ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, el contenido de la presente decisión al señor CARLOS ARTURO MARTÍNEZ AZCÁRATE, identificado con la cédula de ciudadanía No. 73.073.517 de Cartagena, en su calidad de perito marítimo, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes al envío de la citación o, subsidiariamente, por edicto que se fijará por el término de diez (10) días hábiles, de conformidad con lo establecido en los artículos 44 y 45 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°.- Una vez 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,

25 JUN 2010

Contralmirante LEONARDO SANTAMARÍA GAITÁN
Director General Marítimo

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA

Bogotá, D. C., **25 JUN 2010**

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el abogado JOSÉ JUBÍN ROLDÁN YACUP, apoderado del señor JOSÉ JAIME PORTOCARRERO, capitán de la motonave "PACIFIC CLIPPER", de bandera colombiana, con matrícula MC-01-0662, en contra de la Resolución No. 051 CP01-ASJUR del 27 de junio de 2008, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación administrativa adelantada por violación a las normas de la Marina Mercante, iniciada en virtud de los hechos ocurridos el 5 de enero de 2008, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante oficio No. 007 CEGUB-JDOEGUB-930 del 5 de enero de 2007 (sic) recibido el 8 de enero de 2008, el señor Capitán de Corbeta ALEJANDRO ESTRADA VÁSQUEZ, Comandante de la Estación de Guardacostas de Buenaventura, remite protesta No. 050703R ENE/08 y reporte de visita No. 6005 del 5 de enero de 2008, al señor Capitán de Puerto de Buenaventura.
2. En dicha protesta manifiesta que la Motonave "PACIFIC CLIPPER", con matrícula MC -01-0662, al ser inspeccionada el 5 de enero de 2008 siendo las 04:30R, en el canal principal de navegación de Buenaventura, fue encontrado como novedad el transporte de 113 personas entre mayores de edad y menores, número no autorizado en el zarpe.
3. El 9 de enero de 2008, el Capitán de Puerto de Buenaventura abrió investigación administrativa por presunta violación a las normas de Marina Mercante.

ACTUACIÓN DEL CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

De acuerdo con lo dispuesto en el numeral 27, del artículo 5° y artículo 76 del Decreto Ley 2324 de 1984, el Capitán de Puerto de Buenaventura, es competente para adelantar la 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 DIMAR de 1994.

PRUEBAS

El Capitán de Puerto de Buenaventura, practicó y allegó las pruebas listadas en el acto sancionatorio, correspondiente a los folios 38 a 48 del expediente.

DECISIÓN

El 27 de junio de 2008, el Capitán de Puerto de Buenaventura emitió la Resolución No. 051 CP01-ASJUR, declarando como responsable por la violación a las normas de la Marina Mercante, al señor JOSÉ JAIME PORTOCARRERO, capitán de la motonave "PACIFIC CLIPPER", imponiendo una multa de treinta (30) salarios mínimos mensuales legales vigentes, pagaderos de forma solidaria, con los señores RÚBEN PERLAZA en calidad de armador y MARÍA ALEJANDRA TENORIO ARROYO, como administradora de la mencionada motonave.

Con acto del 21 de agosto de 2008, el Capitán de Puerto de Buenaventura, resuelve el recurso de reposición, contra la Resolución No. 051 CP01-ASJUR, interpuesto por el doctor JOSÉ JUBÍN ROLDÁN YACUB, apoderado del señor JOSÉ JAIME PORTOCARRERO, capitán de la motonave "PACIFIC CLIPPER", modificando parcialmente el artículo segundo, en el sentido de reducir la multa impuesta a quince (15) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

FUNDAMENTOS DEL APELANTE

El doctor JOSÉ JUBÍN ROLDÁN YACUB, sustentó el recurso con base en los siguientes argumentos:

1. Señala, *" Como se trata de comprobar una violación a las determinaciones del decreto Ley 2324 de 1984, es del caso advertir de que, no es dable la determinación unilateral de un conteo de personas sin que esto haya sido corroborado por otras personas, por lo cual, tal conteo no tiene el suficiente respaldo probatorio; así las cosas, atendiendo la declaración del capitán de la M/n Pacific Clipper nos encontramos que él firmó el acta por así decirlo en una forma ligera, pues es del caso advertir de que no solamente él sino un alto porcentaje de personas que desarrollan labores del mar en esta región, son gente humilde que no tienen capacidad de contradecir a un militar(...)También en este aspecto probatorio cabe destacar de que sí es cierto que venía una cantidad de madres de familia cargando entre otros a sus hijos que oscilaban entre uno y dos años de edad, quienes necesariamente, por la edad, tenían que estar en los brazos de sus progenitores".* (Cursiva fuera de texto)
2. Manifiesta, *"Así las cosas, la unilateralidad del oficial- marinero del (sic) Guardacosta que sirvió de base para la resolución impugnada, a simple vista no puede dársele valor probatorio por cuanto que, el conteo que hizo en horas de la noche en forma conjunta o de grupo más no persona por persona, no tiene prueba que sustente lo dicho (...)".* (Cursiva fuera de texto)

Expone, *"...no obstante encontrarnos frente a una cuestión administrativa a la cual también le es aplicable las normas referente a las dudas, las cuales deben resolverse a favor del sancionado. Con relación a esto nótese muy bien el número de exceso, posteriormente se contradice, el Capitán dice otra cosa, y otra de las personas vinculadas al proceso dice otra (sic). Lo anterior no*

permite precisar en cuanto al exceso de pasajeros una cantidad cierta de personas (...) refiriéndome a la sanción, es muy cierto y estoy muy de acuerdo que se sancione a cualquier infractor pero, las sanciones de acuerdo al Decreto Ley 2324 de 1984, no están al arbitrio del sancionador; ellas, las sanciones están graduadas. Así las cosas la graduación va desde a) Amonestación; b) Suspensión; c) Cancelación y d) Multa." (Cursiva fuera de texto)

3. Por lo expuesto, solicita reponer la resolución No. 051 CP01-ASJUR del 27 de junio de 2008, emanada de la Capitanía de Puerto de Buenaventura y se imponga amonestación y una multa de un salario mínimo mensual legal vigente.

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 por el doctor JOSÉ JUBÍN ROLDÁN YACUP, apoderado del señor, JOSÉ JAIME PORTOCARRERO, capitán de la motonave "PACIFIC CLIPPER", en contra del acto administrativo No. 051 CP01-ASJUR del 27 junio de 2008, proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura.

De acuerdo con el artículo 2 ibídem, la Dirección General Marítima ejerce su 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, aguas suprayacentes, litorales, incluyendo playas y terrenos de bajamar, puertos del país situados en su jurisdicción; islas, islotes y cayos y, sobre ríos que relaciona el artículo en mención.

De conformidad con lo establecido con los numerales 5, 6 del artículo 5 y 27 del Decreto Ley 2324 de 1984, es función de la Dirección General Marítima, dirigir y controlar las actividades relacionadas con la seguridad de la navegación y de la vida en el mar, así como autorizar la operación de las naves y fallar investigaciones por violación a las normas de marina mercante.

De acuerdo con el artículo 76 ibídem, le compete además, 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 la Marina Mercante.

Así mismo, en el artículo 77 del Decreto Ley 2324 de 1984, faculta a la Autoridad Marítima con la competencia de sancionar a cualquier persona natural o jurídica, que ejerza directa o indirectamente actividades marítimas dentro del territorio nacional.

Conforme con el artículo 79 ibídem, establece: "...constituyen infracción toda contravención o intento de contravención a las normas del presente decreto, a las leyes, decretos, reglamentos y

demás normas o disposiciones vigente en materia marítima, ya sea por acción o por omisión" (Cursiva fuera de texto).

CASO CONCRETO

El Capitán de Puerto de Buenaventura, luego de adelantar la investigación administrativa correspondiente, emitió acto sancionatorio en contra del capitán de la motonave "PACIFIC CLIPPER", por incurrir en violación de normas de Marina Mercante, en especial la establecida en el numeral 3 del artículo 1502 del Código de Comercio, sobre lo cual se puede establecer lo siguiente:

El Capitán de Puerto de Buenaventura, mediante zarpe No. 0018 del 2 de enero de 2008 (folio 10), autorizó a la Motonave "PACIFIC CLIPPER", navegar con 6 tripulantes y 54 pasajeros, con destino a Guapi.

Según protesta No. 050703R ENE/08, suscrita por el señor Marinero Primero LUDWING ZAMBRANO LLORACH, en su calidad de Comandante Operativo EGUB, manifiesta que se efectuó procedimiento de visita e inspección a la Motonave "PACIFIC CLIPPER", con matrícula MC -01-0662 de Buenaventura, el día 5 de enero de 2008 siendo las 04:30R, encontrado que de acuerdo al zarpe de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, la nave transportaba exceso de pasajeros de 113 personas entre mayores de edad y menores.

Al respecto, el señor JOSÉ JAIME PORTOCARRERO, capitán de la motonave "PACIFIC CLIPPER", en la diligencia de versión libre rendida el día 14 de enero de 2008 (folio 18 a 20), manifestó en relación a los hechos: *"...a las 04:00 de la mañana del día 05 de enero/08, nos fondeamos y a las 05:00 de la mañana llegó una lancha de guardacostas y nos abordaron y subieron a revisar donde nos comunicaron que iban a contar el personal de pasajeros, le pasé la lista de pasajeros, los contó y el oficial me dijo capitán he contado 80 personas incluyendo los niños y luego me dijo voy de nuevo a recontar el personal, bajó a cubierta y sube al puente y me dice que habían 115 personas, no se si de buena fe o de mala fe o de pronto contó ya repetidas algunas personas porque no venían más personas que las primeras que habían dicho y las que estaban en la lista de pasajeros, luego me hizo el acta de rutina y anotó el personal que está allí me hizo firmar, yo le firmé y luego me dijo que podíamos segur(sic) levantar ancla y seguir que ellos pasaban el informe a la capitanía...", a la pregunta de cuántas personas transportaba en exceso la Motonave, dijo: "en este momento la capacidad del barco es 54 pasajeros y los transportaba en exceso es lo que aparece allí después de los 54". (Cursiva y subraya fuera de texto).*

En interrogante, si esta de acuerdo con el reporte de Guardacostas de Buenaventura, dice: *"si por lo que yo no conté los menores de edad"*, respecto a la pregunta de cuantos pasajeros zarpó la motonave "PACIFIC CLIPPER", expuso: *"en la lista salí con ochenta pasajeros, sin incluir los niños de un año..."*. (Cursiva fuera de texto).

Por su parte, el señor Marinero Primero LUDWING ZAMBRANO LLORACH, en su calidad de suboficial operativo de la Estación de Guardacostas, en diligencia de declaración bajo juramento rendida el día 1 de abril 2008 (folio 25 a 26), al interrogante que

ratificara o negara la afirmación que la motonave "PACIFIC CLIPPER" transportaba 113 pasajeros, es decir que abordó fueron hallados 167 personas, teniendo en cuenta que en el documento de zarpe estaban autorizadas 54 de ellas, respondió: "*claro que si*", agrega: "*yo subí a bordo y no se podía caminar ellos tenían un pasillo que le daba acceso al puente y por el cual no se podía pasar por la cantidad de pasajeros, niños, mujeres, ancianos...*", finaliza expresando: "*La respuesta del capitán responsable de la motonave al yo preguntarle usted por que hizo eso, me dijo que tanta gente me estaba pidiendo apoyo para traerla a Buenaventura y yo les colaboré...*". (Cursiva fuera de texto).

La señora MARÍA ALEJANDRA TENORIO ARROYO, en calidad de administradora de la motonave "PACIFIC CLIPPER", en diligencia de versión el 7 de abril de 2008 (folio 31 a 33), respecto a la pregunta de quien realiza la explotación comercial la motonave "PACIFIC CLIPPER", dijo: "*...todo lo que tiene que ver con los gastos me corresponde a mi, todo lo relacionado con el abastecimiento de combustible y rancho para el viaje, elementos de aseo, pago de tripulación, etc.*", en el relato de los hechos se extrae: "*...una personas que le llaman TUTO que es de la Agencia Marítima el nombre no lo tengo, entonces yo hablé con el señor TUTO preguntándole el por qué no iba a dejar a las personas que compraron el tiquete abordar el barco, él me respondió que era porque había mucha multitud de gente en el muelle y que había personas que estaban abordando el barco sin comprar tiquetes porque era la única motonave que se encontraba ese día en el muelle y quería regresar a Buenaventura porque habían terminado las fiestas de diciembre...*". (Cursiva fuera de texto).

En efecto, ha quedado probado que la motonave "PACIFIC CLIPPER", el 5 de enero de 2008, con matrícula MC-01-0662 de Buenaventura, navegaba con un exceso de pasajeros entre personas mayores de edad y menores, conducta que contraviene lo dispuesto en el numeral 3, del artículo 1502 del Código de Comercio Colombiano, que establece las prohibiciones al capitán, señalando: "*Admitir a bordo pasajeros o cargas superiores a las que permita la seguridad de la nave*". (Cursiva y subraya fuera de texto).

De otra parte, se advierte que el Código de Comercio, en el artículo 1495, señala: "*El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave...*" Como representante del armador ejercerá, frente a todos los interesados en la nave y en la carga, los poderes que sean atribuidos por la ley...". (Cursiva y subrayado fuera de texto).

De acuerdo con el numeral 2º del artículo 1501 del Estatuto Comercial, se dispone como obligación del capitán:

"Cumplir las leyes y reglamentos de marina, sanidad, aduana, policía, hacienda, inmigración, etc., de los puertos de zarpe y arribo".

Por su parte, el Decreto 1597 del 5 de agosto de 1988, en los numerales 1 y 3 del artículo 40, establece dentro de las funciones y obligaciones del capitán:

"Dirigir la navegación de la nave"

"Es, en todo momento y circunstancia, responsable directo por la seguridad de la nave, su carga y personas abordo". (Cursiva fuera del texto).

En cuanto al armador, el artículo 1473 del Código de Comercio, señala: *"Llámanse 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". (Cursiva fuera del texto)*

Sobre la responsabilidad de los armadores de la nave, es pertinente señalar que de acuerdo con el numeral 2, artículo 1478 del Código de Comercio, es obligación de éstos, responder civilmente por las culpas del capitán, del práctico o de la tripulación.

Frente a la solicitud de modificar el monto de la sanción, en reiteradas oportunidades esta Dirección General ha sostenido que la sanción debe ser valorada en los términos establecidos en la sentencia número C-591 del 14 de diciembre de 1993, proferida por la Honorable Corte Constitucional, la cual indica lo siguiente:

"La relación que debe existir entre la falta cometida y la sanción a imponer es una cuestión que debe resolver en cada caso el juzgador. En esta tarea resulta obligado aplicar la pena consagrada en la ley de acuerdo con el grado de culpabilidad del sujeto. El juicio de proporcionalidad que debe ceñirse estrictamente a lo establecido en la ley es necesariamente individual". (Cursiva fuera de texto).

Además se debe analizar la potestad sancionatoria de la administración pública, en el entendido de la sentencia C-853 del 17 de agosto de 2005, proferida por la Honorable Corte Constitucional, la cual señala lo siguiente: *"En ejercicio de la potestad administrativa sancionadora el Estado está habilitado para imponer sanciones disciplinarias y correctivas. Las primeras destinadas a reprimir las conductas desplegadas por los funcionarios y empleados por la violación de deberes, obligaciones y prohibiciones; y las segundas orientadas a sancionar las infracciones cometidas por particulares frente al desconocimiento de regulaciones, mandatos, obligaciones y limitaciones establecidas para reglar determinadas materias. En consecuencia, la inobservancia, por parte de los administrados, de ciertos mandatos, prescripciones y reglas establecidas para garantizar el buen funcionamiento de la administración y lograr una eficiente prestación del servicio, genera una actuación positiva por parte del Estado que traduce en el ejercicio de su poder sancionador"* (Cursiva y subrayado fuera de texto).

En atención a lo dispuesto en el artículo 80 del Decreto Ley 2324 de 1984, esta Dirección considera que se le ha debido imponer una multa superior al investigado. Sin embargo, es pertinente traer a colación el pronunciamiento del Consejo de Estado, que en sentencia del 2 de marzo de 2006, afirmó:

"(...) Se considera que la prohibición de la reformatio in pejus rige tanto la actuación administrativa como el proceso contencioso, por constituir un principio general del derecho garantizado por el artículo 29 de la Constitución. Y por lo mismo no se ajusta a derecho que a una persona oficiosamente se la desmejore o agrave su situación jurídica a causa del recurso ordinario o

extraordinario interpuesto contra un acto, con el objeto de que se le aclare, reforme, adicione o revoque, en cuanto le es desfavorable." (Cursiva fuera de texto).

En consecuencia, en virtud del principio constitucional de la "reformatio in pejus", se mantendrá la decisión adoptada por la Capitanía de Puerto de Buenaventura, en la Resolución No. 051 CP01-ASJUR del 27 de junio de 2008, modificada por la decisión del 21 de agosto de 2008.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en su totalidad la Resolución No. 051 CP01-ASJUR del 27 de junio de 2008, modificada por el acto administrativo del 21 de agosto de 2008, proferidos por el Capitán de Puerto de Buenaventura, por las razones expuestas en la parte considerativa del presente acto.

ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, el contenido de la presente decisión al doctor JOSÉ JUBÍN ROLDÁN YACUP, apoderado del señor JOSÉ JAIME PORTOCARRERO, identificado con la cédula de ciudadanía No. 6.157.752 expedida en Buenaventura, en su calidad de capitán de la motonave "PACIFIC CLIPPER", al igual que el señor RÚBEN PERLAZA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 5.302.547, en calidad de propietario y armador, así como a la señora MARÍA ALEJANDRA TENORIO ARROYO, identificada con cédula de ciudadanía No. 29.179.175 expedida en Cali, en calidad de administradora de la motonave respectivamente, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes al envío de la citación o, subsidiariamente, por edicto que se fijará por el término de diez (10) días hábiles, de conformidad con lo establecido en los artículos 44 y 45 del Código Contencioso Administrativo.

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 coactivo, conforme a lo dispuesto en la Resolución No. 546 de 2007 del Ministerio de Defensa Nacional o la disposición que la adicione o modifique.

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,



Contralmirante **LEONARDO SANTAMARÍA GAITÁN**
Director General Marítimo