

CONSTANCIA SECRETARIAL

Barranquilla, 31 de mayo de 2022.

En fecha, siendo las 8:00R horas, se notifica por aviso y se publica en la página web de la Dirección General Marítima, el aviso por medio del cual se notifica la Resolución Número **(0045-2022) MD-DIMAR-CP03-JURÍDICA** de fecha 09 de mayo de 2022, suscrita por el señor Capitán de Puerto de Barranquilla. Se procede a realizar la siguiente notificación por aviso debido a que no fue posible la notificación personal del contenido del referido acto administrativo al señor CARLOS RAUL DUQUE MORALES, apoderado de la empresa VJ SHIPPING & LOGISTIC PET. LTD y del señor ZHU HAICENG, armador y capitán de la MN "VICJOUR ACE" respectivamente.

AVISO NO. 012

De la Resolución Número **(0045-2022) MD-DIMAR-CP03-JURÍDICA** de fecha 09 de mayo de 2022 "Por medio de la cual se resuelve en primera instancia la investigación administrativa sancionatoria No. 13022021007, adelantada por la presunta violación a normas de marina mercante", en su parte resolutive establece lo siguiente:

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO: DECLARAR ADMINISTRATIVAMENTE RESPONSABLE a la Agencia Marítima **MULTIPOINT EU**, identificada con el NIT No. 8305065843, en su calidad de Agente Marítimo de la MN "VICJOUR ACE", al Capitán de la MN "VICJOUR ACE", señor **ZHU HAICHENG**, identificado con el pasaporte No. EJ3764601 de la República de China y al Armador de la MN "VICJOUR ACE", empresa **VJ SHIPPING & LOGISTICS PTE. LTD.**, con el número de identificación 201902181R, de infringir las siguientes normas:

i. Artículo 2.4.3.2.5 del Decreto 1070 de 2015, se compiló el artículo 41 del Decreto 1423 de 1989 de la siguiente manera:

"(...) Permanencia de Buques de Bandera Extranjera en Puerto Colombiano. Ninguna nave de bandera extranjera podrá permanecer en puerto o aguas colombianas sin permiso de la Autoridad Marítima Local. Cuando la permanencia supere sesenta (60) días se requerirá autorización de la Dirección General Marítima.

La no presentación previa de la solicitud correspondiente, así como la permanencia por períodos superiores a los autorizados, dará lugar a la imposición de multas de que trata el artículo 80 del Decreto ley 2324 de 1984, por parte de la Capitanía de Puerto respectiva (...)"

ii. Numeral 2 del artículo 1492 del Código de Comercio que establece como obligación del Agente Marítimo: "(...) Gestionar todos los problemas administrativos relacionados con la permanencia de la nave en puerto (...)"

iii. Numeral 2 del artículo 1502 del Código de Comercio que señala como función y obligación del Capitán de la nave cumplir las leyes y reglamentos de marina, sanidad, aduana, policía, hacienda, inmigración, etc., de los puertos de zarpe y arribo.

ARTÍCULO SEGUNDO: IMPONER a manera de sanción por el primer cargo a la Agencia Marítima **MULTIPOINT EU**, identificada con el NIT No. 8305065843, al señor **ZHU HAICHENG**, identificado con el pasaporte No. EJ3764601 de la República de China y a la empresa **VJ SHIPPING & LOGISTICS PTE. LTD.**, con el número de identificación 201902181R, en su calidad de Capitán y Armador respectivamente de la MN "VICJOUR ACE" identificada con IMO No. 9237216 de bandera **HONG KONG**,

CINCO (05) S.M.L.M.V., equivalente a la suma de **CINCO MILLONES DE PESOS (\$5.000.000 M/C)**, equivalentes en UVT a 131.565.

Por el segundo cargo, **CINCO (05) S.M.L.M.V.**, equivalente a la suma de **CINCO MILLONES DE PESOS (\$5.000.000 M/C)**, equivalentes a 131.565 UVT, a la Agencia Marítima **MULTIPOINT EU**, identificada con el NIT No. 8305065843, en su calidad de Agente Marítimo de la **MN "VICJOUR ACE"**.

Por el tercer cargo, **TRES (03) SMLMV**, equivalente a la suma de **TRES MILLONES DE PESOS (\$3.000.000 M/C)**, equivalentes a 78.939 UVT, al Capitán de la **MN "VICJOUR ACE"**, al señor **ZHU HAICHENG**, identificado con el pasaporte No. EJ3764601 de la República de China, en su calidad de Capitán de la **MN "VICJOUR ACE"** identificada con IMO No. 9237216 de bandera HONG KONG.

PARÁGRAFO: La suma anteriormente descrita, deberá ser pagada dentro de los CINCO (05) días siguientes a partir de la ejecutoria del presente acto, dicho valor deberá ser cancelado a favor del Tesoro Nacional a través de la cuenta corriente número **268- 84007- 1** del Banco de Occidente, denominada **MDN-DIMAR MULTAS RECAUDOS**.

ARTÍCULO TERCERO: NOTIFICAR personalmente por intermedio de la Oficina Jurídica de la Capitanía de Puerto de Barranquilla, el contenido de la presente Resolución a la Agencia Marítima **MULTIPOINT EU**, identificada con el NIT No. 8305065843, al Capitán de la **MN "VICJOUR ACE"**, señor **ZHU HAICHENG**, identificado con el pasaporte No. EJ3764601 de la República de China y al Armador de la **MN "VICJOUR ACE"**, empresa **VJ SHIPPING & LOGISTICS PTE. LTD.**, con el número de identificación 201902181R, en los términos señalados en los artículos 67 y 69 de la Ley 1437 de 2011 -Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo-

ARTÍCULO CUARTO: Contra el presente acto administrativo proceden los recursos de reposición ante esta Capitanía de Puerto y de apelación ante la Dirección General Marítima, los cuales deberán interponerse por escrito en la diligencia de notificación personal, o dentro de los diez (10) días siguientes a ella, o a la notificación por aviso, o al vencimiento del término de publicación, según sea el caso, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 76 de la Ley 1437 de 2011 -Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo-

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

Capitán de Navío **JESÚS ANDRÉS ZAMBRANO PINZÓN**
Capitán de Puerto de Barranquilla

Procede el despacho a realizar el anterior aviso, teniendo en cuenta lo consagrado en la Ley 1437 de 2011 Código Contencioso Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, el artículo 69 en el cual dispone: "Si no pudiese hacerse la notificación personal al cabo de los cinco (5) días del envío de la citación, esta se hará por medio de aviso que se remitirá a la dirección, al número de fax o al correo electrónico que figuren en el expediente o puedan obtenerse del registro mercantil, acompañado de copia íntegra del acto administrativo. El aviso deberá indicar la fecha y la del acto que se notifica, la autoridad que lo expidió, los recursos que legalmente proceden, las autoridades ante quienes deben interponerse, los plazos respectivos y la advertencia de que la notificación se considerará surtida al finalizar el día siguiente al de la entrega del aviso en el lugar de destino" (...)

Lo anterior, debido a que no fue posible notificar personalmente del contenido del referido acto administrativo al señor **CARLOS RAUL DUQUE MORALES**, teniendo en cuenta que pese a que la citación con radicado 120520220916R, fue entregada al destinatario el día

20 de mayo de 2022, de acuerdo con la guía No. 2116784426 suministrada por la empresa de mensajería Servientrega. No obstante, el mismo no asistió al despacho.

Kellys Perinán
CPS. KELLYS MARGARITA PERIÑAN BARRIOS.
Secretaria Sustanciadora.

El aviso No. 012 es fijado hoy 31 de mayo de 2022 y desfija hoy 06 de junio de 2022, siendo las 18:00R horas, el cual permaneció publicado por el término de Ley, tal como lo establece el artículo 69 de la Ley 1437 de 2011, en las carteleras de la entrada de la Capitanía de Puerto de Barranquilla y publicado en la página web de Dimar, quedando surtida la notificación por aviso del citado acto administrativo al finalizar el día siguiente al de la entrega del aviso en el lugar de destino.

CPS. KELLYS MARGARITA PERIÑAN BARRIOS.
Secretaria Sustanciadora.

ANEXO: Copia de la Resolución No. (0045-2022) MD-DIMAR-CP03-JURPIDICA de fecha 09 de mayo de 2022.



Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

RESOLUCIÓN NÚMERO (0045-2022) MD-DIMAR-CP03-JURIDICA 9 DE MAYO DE 2022

"Por medio de la cual se resuelve en primera instancia la investigación administrativa sancionatoria No. 13022021007, adelantado por la presunta violación de normas de marina mercante"

EL CAPITÁN DE PUERTO

Con fundamento en las competencias conferidas en el numeral 8 del artículo 3 del Decreto 5057 de 2009, en concordancia con el numeral 27 del artículo 5º y 76 del Decreto Ley 2324 de 1984, y el artículo 47 y siguientes y concordantes de la Ley 1437 de 2011 - *Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo*-, procede a resolver de fondo en primera instancia el procedimiento administrativo sancionatorio No. 13022021007, adelantado por la presunta violación de normas de marina mercante en contra de la Agencia Marítima **"DEEP BLUE AGENCY SHIP S.A.S."**, identificada con NIT No. 9004770976, Agencia Marítima **"MULTIPOINT EU"**, identificada con NIT No. 8305065843, señor **ZHU HAIC HENG**, identificado con Pasaporte No. EJ3764601 de la República de China y empresa **"VJ SHIPPING & LOGISTICS PTE. LTD."** Identificado con No. 201902181R0, en su calidad de Capitán y Armador, respectivamente, de la **MN "VICJOUR ACE"**, teniendo en cuenta que el procedimiento administrativo sancionatorio se encuentra perfeccionado, y que no existe causal de nulidad que invalide lo actuado.

INDIVIDUALIZACIÓN DE LOS INVESTIGADOS

Se trata de la Agencia Marítima **"DEEP BLUE AGENCY SHIP S.A.S."**, identificada con NIT No. 9004770976, Agencia Marítima **"MULTIPOINT EU"**, identificada con NIT No. 8305065843, señor **ZHU HAIC HENG**, identificado con Pasaporte No. EJ3764601 de la República de China y empresa **"VJ SHIPPING & LOGISTICS PTE. LTD."** Identificado con No. 201902181R0, en su calidad de Capitán y Armador, respectivamente, de la **MN "VICJOUR ACE"**.

ANTECEDENTES

La embarcación **"VICJOUR ACE"**, de bandera HONG KONG, identificada con número OMI 9237216, fue anunciada en la plataforma del Sistema Integrado de Tráfico y Transporte Marítimo -**SITMAR**- de la Dirección General Marítima, mediante el Aviso No. 144770 de fecha 01 de julio de 2021, por la Agencia Marítima **MULTIPOINT E.U.**, para arribar al Puerto de Barranquilla el día 22 de julio de 2021.

Posteriormente, mediante el correo electrónico de fecha 07 de septiembre de 2021, suscrito por el señor **PEDRO PABLO MEJÍA**, Supervisor Senior de Operaciones de la Agencia Marítima **MULTIPOINT E.U.**, comunicó a la Capitanía de Puerto de Barranquilla

AZ-00-FOR-019-v1



Identificador: ImpS 8Vky thr0 i4y G1FW lism R4Y=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza por medio de la firma digital.

que "(...) de común acuerdo entre armadores y charteadores y por instrucciones de los mismos procedimos a anular el aviso de arribo en SITMAR el cual será realizado nuevamente por los Sres Deep Blue quienes fungirán como agentes oficiales de la nave (...)"

Lo anterior, también se evidencia en el correo electrónico de fecha 09 de septiembre de 2021, suscrito por el señor **JUAN PULGARÍN**, Gerente de Operaciones de la Agencia Marítima **MULTIPOINT E.U.**, mediante el cual manifestó que, "(...) el armador principal, **VJ SHIPPING & LOGISTICS PTE. LTD.** de la **MN "VICJOUR ACE"**, de bandera **HONG KONG**, identificada con el número **OMI 9237216**, designó a la Agencia Marítima **DEEP BLUE AGENCY SHIP S.A.S.**, identificada con el **NIT No. 9004770976**, como su agente marítimo, motivo por el cual procedió a cancelar el anuncio de arribo de la motonave en el **SITMAR** para dar paso a **Deep Blue (...)**"

Por su parte, la Agencia Marítima **DEEP BLUE AGENCY SHIP S.A.S.**, a través del correo electrónico de fecha 08 de septiembre de 2021, suscrito por el señor **EDUARDO ACOSTA L.**, Director de Operaciones, manifestó a la Capitanía de Puerto de Barranquilla que "(...) nuestro estatus es de Agente Protector, por lo tanto, todo trámite de anuncio de la **MN Vicjour Ace** ante las autoridades de Puerto, debe ser realizado por el agente nombrado por el chateador del viaje (...)"

Desde dicha comunicación, la Capitanía de Puerto de Barranquilla, a través del Área de Marina Mercante y la Estación de Control Tráfico y Vigilancia Marítima y Fluvial – **ECTVMF**- solicitó en repetidas ocasiones, tanto a la Agencia Marítima **DEEP BLUE AGENCY SHIP S.A.S.**, como a la Agencia Marítima **MULTIPOINT E.U.**, emitieran las comunicaciones respectivas, con el fin de que la **MN "VICJOUR ACE"**, ingresara a zona de fondeo, en aras de garantizar la seguridad de la nave, su tripulación y su carga, lugar en donde podrían subsanar los temas comerciales aducidos como motivo de no arribo a puerto.

Asimismo, a través del correo electrónico de fecha 19 de octubre de 2021, suscrito por el Oficial del Estado Rector del Puerto, **OMAR PENAGOS VARGAS**, visible a folio 14 del **E.O.**, comunicó al Capitán de Puerto de Barranquilla, lo siguiente:

"(...) Con relación a esta embarcación **VICJOUR ACE**, 923716 IMO, que se encuentra en la jurisdicción de **CP-3** desde el 22 Julio 2021 haciendo "drifting", presento los siguientes comentarios:

1. Está próximo a cumplir 3 meses en aguas jurisdiccionales colombianas.
2. Su último puerto de toque fue Puerto Caldera (Costa Rica) días antes de arribar a las aguas colombianas.
3. Estuvo anunciado en el **SITMAR** por la agencia marítima **MULTIPOINT**, pero después lo cancelaron.
4. De acuerdo con el **CIALA** el buque reúne todas las condiciones para ser inspeccionado con prioridad por el **ERP**, por ese motivo el pasado 12 de Julio se informó a la agencia marítima que lo nominó en el **SITMAR** la programación de dicha inspección (ver correo que antecede).
5. Por lo mencionado en los numerales 1º y 2º son desconocidas las condiciones actuales de: agua, víveres, medicinas, vencimientos de contratos, relevos de personal, combustibles, lubricantes, basuras, desechos, repuestos, otros pertrechos, etc., incluso un intangible que es muy importante en la condición operacional de una embarcación y está contemplado en el código **ISM**: la salud mental de los tripulantes (...)"

Posteriormente, mediante el correo electrónico de fecha 21 de octubre de 2021, visible a folio 05 del expediente original (En adelante **E.O.**), suscrito por el señor **JORGE JIMÉNEZ**



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento puede verificarse ingresando al portal de información pública del DIMAR. Identificador: IMPS 8VNY thr0 I4VJ G1FW lism R4Y=

C., en su calidad de operador de la Agencia Marítima **DEEP BLUE AGENCY SHIP S.A.S.**, informó que dicha agencia tenía dentro de la programación de arribos y zarpes, la nave **MN “VICJOUR ACE.”**

A su vez, mediante correo electrónico de fecha 21 de octubre de 2021, suscrito por el Suboficial Primero **JAIRO ALBERTO VÁSQUEZ ACUÑA**, en su calidad de Jefe Estación de Control Tráfico y Vigilancia Marítima y Fluvial de esta Capitanía de Puerto, ordenó a la MN “VICJOUR ACE” de bandera HONG KONG, que, de manera inmediata, procediera a pasar a la zona de Fondeo Externa “C”, para llevar a cabo una inspección por parte del funcionario del Estado Rector del Puerto de esta Capitanía de Puerto, en aras de entrar a inspeccionar las condiciones en las que se encontraba la nave, en el marco de las funciones del Estado Rector de Puerto, tal como se evidencia a folio 05 del E.O.

Finalmente, la nave “**VICJOUR ACE**” realizó navegación dentro del territorio nacional en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla, desde el 22 de julio de 2021 hasta el 24 de noviembre del mismo año, sin que la misma ingresare a puerto ni a zona de fondeo.

ACERVO PROBATORIO

DOCUMENTALES:

1. Correo electrónico de fecha 12 de julio de 2021, suscrito por el señor OMAR PENAGOS VARGAS por medio del cual solicita informar a la instalación portuaria que facilite el acceso al buque, ya que será objeto de inspección, visible a folio 15 del E.O
2. Correo electrónico de fecha 30 de julio de 2021, suscrito por el señor JUAN PULGARIN por medio del cual informa que por instrucciones del armador principal la MN VICJOUR ACE debe permanecer en drifting, visible a folio 17 del E.O.
3. Correo electrónico de fecha 29 de julio de 2021, suscrito por el S1 JAIRO ALBERTO VASUEZ ACUÑA por medio del cual solicita ampliación, aclaración e intenciones de maniobra de la MN VICJOUR ACE, visible a folio 18 del E.O
4. Correo electrónico de fecha 08 de agosto de 2021, suscrito por el señor PEDRO PABLO MEJIA por medio del cual informa que la MN VICJOUR ACE continua en drifting esperando instrucciones de su armador principal para atracar, visible a folio 23 del E.O
5. Correo electrónico de fecha 07 de septiembre de 2021, suscrito por PEDRO PABLO MEJÍA por medio del cual informa que de común acuerdo se anula el aviso de arribo en SITMAR, que será realizado nuevamente por DEEP BLUE SHIP AGENCY SAS, agentes oficiales de la nave, visible a folio 35 del E.O
6. Correo electrónico de fecha 06 de septiembre de 2021, suscrito por el señor EDUARDO ACOSTA por medio del cual informa que su rol es de Agente Protector por lo tanto no puede autorizar el fondeo en zona externa, visible a folio 36 del E.O
7. Correo electrónico de fecha 08 de septiembre de 2021, suscrito por el señor EDUARDO ACOSTA por medio del cual informa el estatus de Agente Protector, por lo tanto, todo el trámite debe ser realizado por el agente nombrado por el charteador del viaje, visible a folio 45 del E.O
8. Correo electrónico de fecha 05 de noviembre de 2021, suscrito por el ingeniero de sistemas FRANCISCO JAVIER TORRES OJEDA por medio del cual informa que se encontraron 2 avisos (144770 y 144445) en el mes de Julio de 2021, visible a folio 68 del E.O
9. Auto de fecha 28 de octubre de 2021 por medio del cual se formulan cargos por presunta infracción o violación a normas de marina mercante, visible a folio 80 del E.O.



Identificador: lMPS 8Vny thn0 i4vj G1FW lism R4Y=

10. Escrito de fecha 04 de noviembre de 2021 de solicitud de apoyo y nombramiento de oficio de un agente marítimo por motivos de emergencia humanitaria para la MN VICJOUR ACE, visible a folio 102 del E.O.
11. Oficio de fecha 06 de noviembre de 2021 de solicitud de intervención inmediata de la autoridad marítima por razones humanitarias, visible a folio 109 del E.O.
12. Escrito de descargos de fecha 24 de noviembre 2021 por parte del señor EDUARDO ENRIUE ACOSTA LOGREIRA, Director Nacional de Operaciones de DEEP BLUE SHIP AGENCY SAS, visible a folio 118 del E.O.
13. Escrito de descargos de fecha 30 de noviembre 2021, por parte del señor SAMIR RINCON ARROYO, representante legal de la Agencia Marítima MULTIPORT E.U, visible a folio 125 del E.O.
14. Poder por parte del señor SAMIR RINCON ARROYO, representante legal de la Agencia Marítima MULTIPORT E.U, visible a folio 200 del E.O.
15. Escrito de descargos de fecha 21 de diciembre 2021 por parte del señor CARLOS RAUL DUQUE MORALES, apoderado del señor ZHU HAICHENG, capitán de la MN VICJOUR ACE y de su armador, visible a folio 203 del E.O.
16. Poder por parte del señor CARLOS RAUL DUQUE MORALES, apoderado del señor ZHU HAICHENG, capitán de la MN VICJOUR ACE y de su armador, visible a folio 208 del E.O.
17. Auto de fecha 31 de enero de 2022 que resuelve abrir termino probatorio, visible a folio 215 del E.O.
18. Escrito de aporte de prueba documental de fecha 16 de febrero de 2022, por parte de SANTIAGO MORENO ANDRADE apoderado de DEEP BLUE SHIP AGENCY SAS, visible a folio 224 del E.O.
19. Poder conferido por el señor SANTIAGO MORENO ANDRADE apoderado de DEEP BLUE SHIP AGENCY SAS, visible a folio 226 del E.O.
20. Auto de Alegatos de fecha 22 de febrero de 2022, visible a folio 227 del E.O.
21. Correo electrónico de fecha 04 de marzo de 2022, suscrito por el señor JOHN JAIRO JARAMILLO URREA gerente legal de MULTIPORT E.U solicitando la nulidad en contra del Auto de Alegatos, visible a folio 241 del E.O.
22. Auto de fecha 04 de marzo de 2022, dónde se declara la nulidad de lo actuado a partir del Auto de fecha 31 de enero de 2022, en consecuencia, se procede a abrir periodo probatorio, visible a folio 241 del E.O.
23. Correo electrónico de fecha 02 de marzo de 2022 por medio del cual se remite copia digital del expediente, visible a folio 252 del E.O.
24. Correo electrónico de fecha 17 de marzo de 2022, por parte del señor ALFONSO LLORENTE SARDI apoderado judicial de la agencia marítima MULTIPORT E.U, por el cual anexa como prueba documental, visible a folio 255 del E.O.
25. Auto de Alegatos de fecha 30 de marzo de 2022, visible a folio 260 del E.O.
26. Escrito de Alegatos de Conclusión de fecha 18 de abril de 2022, por parte del señor ALFONSO LLORENTE SARDI apoderado judicial de la agencia marítima MULTIPORT E.U, visible a folio 273 del E.O.
27. Escrito de Alegatos de Conclusión de fecha 19 de abril de 2022, por parte del señor CARLOS DUQUE MORALES apoderado del Capitán y Armador de la MN VICJOUR ACE, visible a folio 276 del E.O.
28. Escrito de Alegatos de Conclusión de fecha 19 de abril de 2022, por parte del señor SANTIAGO MORENO ANDRADE apoderado de DEEP BLUE SHIP AGENCY SAS, visible a folio 284 del E.O.

COMPETENCIA

De conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2° del artículo 2° del Decreto Ley 2324 del 18 de septiembre de 1984, la Dirección General Marítima ejerce su jurisdicción en las costas de la Nación y las riberas del sector de los ríos de su jurisdicción en una extensión de cincuenta (50) metros medidos desde la línea de la más alta marea y más alta creciente hacia adentro, están sometidos a la Dirección General Marítima y Portuaria.

Dentro de las funciones de la Autoridad Marítima está la de adelantar y fallar investigaciones por violación a las normas de marina mercante, e imponer las sanciones correspondientes, al tenor de lo dispuesto con el numeral 27 del artículo 5 del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el numeral 8 del artículo 3 del Decreto 5057 de 2009.

CONSIDERACIONES

Recaudadas las pruebas relacionadas en el presente procedimiento administrativo sancionatorio, y no habiendo más diligencias que practicar dentro de la presente investigación, este Despacho procede a proferir decisión de fondo, con el fin de agotar el trámite administrativo en primera instancia.

Para proferir esta decisión se tendrá en cuenta las siguientes consideraciones:

De conformidad con lo establecido en el artículo 308 de la Ley 1437 de 2011 -*Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo*-, se estableció que: "*Este Código sólo se aplicará a los procedimientos y **las actuaciones administrativas que se inicien**, así como a las demandas y procesos que se instauran con posterioridad a la entrada en vigencia. Los procedimientos y las actuaciones administrativas, así como las demandas y procesos en curso a la vigencia de la presente ley seguirán rigiéndose y culminarán de conformidad con el régimen jurídico anterior*". (Cursiva, negrillas y subrayas fuera de texto).

Teniendo en cuenta lo anterior, para la fecha de apertura de la presente investigación administrativa por presuntas violaciones a las normas de marina mercante, se encontraba vigente la Ley 1437 de 2011 -*Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo*-, por lo tanto, el procedimiento administrativo se adelantó de conformidad con lo dispuesto en el artículo 47 y siguientes de la citada ley, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 82 del Decreto Ley 2324 de 1984.

El artículo 49 de la Ley 1437 de 2011 -*Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo*-, señala que el acto administrativo que ponga fin al procedimiento administrativo de carácter sancionatorio deberá contener:

1. La individualización de la persona natural o jurídica a sancionar.
2. El análisis de hechos y pruebas con base en los cuales se impone la sanción.
3. Las normas infringidas con los hechos probados.
4. La decisión final de archivo o sanción y la correspondiente fundamentación.

NORMATIVIDAD DEL RÉGIMEN DE VIOLACIÓN DE LAS NORMAS DE MARINA MERCANTE

Para tal efecto, se considera pertinente traer a colación el régimen jurídico reconocido a nivel legal, aplicable a la violación de las normas de marina mercante, de conformidad con lo consagrado en la normatividad vigente.



Al respecto, el artículo 2º de la Constitución Política establece como fines esenciales del Estado, servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, deberes y derechos consagrados en la Constitución.

De igual forma, el artículo 209 de la Constitución Política dispone que la función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones.

Asimismo, la Dirección General Marítima tiene competencia para adelantar y fallar investigaciones por violación a las normas de marina mercante, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 27 del artículo 5 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Por su parte, el numeral 5º del artículo 5º del Decreto Ley 2324 de 1984 estipula como función y atribución de la Dirección General Marítima, entre otras, **la de regular, dirigir y controlar las actividades relacionadas con la seguridad de la navegación en general y la vida humana en el mar.**

Ahora bien, al tenor de los numerales 6º y 8º del artículo 5º ibidem señalan, igualmente como funciones de la Dirección General Marítima, entre otras, las de autorizar la operación de las naves y artefactos navales en aguas colombianas, autorizar y controlar las actividades relacionadas con el **arribo**, atraque, maniobra, **fondeo**, remolque y zarpe de las naves y artefactos navales.

Por otra parte, el numeral 11 del artículo 5º ibidem faculta a la Dirección General Marítima para autorizar, inscribir y controlar el ejercicio profesional de las personas naturales y jurídicas dedicadas a las actividades marítimas y expedir las licencias que corresponda.

En este sentido, el artículo 76 ibidem prevé que le corresponde a la Autoridad Marítima, como responsable de la supervisión, control y reglamentación de las actividades marítimas en la República de Colombia, 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.**

Que el artículo 116 ibidem, consagra que la Dirección General Marítima otorgará los correspondientes certificados a las naves y artefactos navales inspeccionados, cuando reúnan las condiciones de seguridad previstas por la ley, los convenios internacionales incorporados al ordenamiento jurídico nacional y en la reglamentación. Igualmente, la autoriza para delegar el otorgamiento de estos certificados a los organismos de inspección y clasificación de naves, reconocidos por Colombia.

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

Que, en el artículo 3º del Decreto 5057 de 2009, se establece las funciones de la Capitanías de Puerto de Colombia, entre ellas investigar y fallar de acuerdo con su competencia las infracciones a la normatividad marítima que regula la actividad marítima y la marina mercante de Colombia.

Que, mediante la Resolución 520 de 1999, se reitera el cumplimiento de normas y adoptan procedimientos para el control y vigilancia de naves y artefactos navales en aguas marítimas.

Que, así mismo el numeral 12 del artículo ibidem dispone que le corresponde al Director General Marítimo ejercer como autoridad designada por el Gobierno nacional, las funciones necesarias para la implementación y el cumplimiento de los instrumentos internacionales marítimos.

Por su parte, en lo relacionado con la **solidaridad del deudor**, la norma es clara al estipular que *"El armador de la nave es, por el hecho del capitán igualmente responsable"*, al establecer en su artículo 1473 del Código de Comercio que

"Llámesese armador a la persona natural y jurídica que, sea o no propietario de la nave, la apareja, pertrecha y expide en su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectar". (Cursiva fuera de texto).

Que, el artículo 1475 del Código de Comercio establece la obligación el Armador de designar un representante domiciliado en dicho puerto e inscrito en la capitania del puerto de matrícula cuando el armador no se hallare domiciliado en el puerto de matrícula de la nave.

En el mismo sentido, el artículo 1478 estipula como obligación indelegable del armador *"responder civilmente por las culpas del capitán, del práctico o de la tripulación"* cursiva fuera de texto. El régimen legal vigente contempla dentro de las atribuciones del armador la de impartir al Capitán instrucciones necesarias para el gobierno de la nave y para su administración durante el viaje y responder civilmente por las culpas del Capitán, Práctico o de la Tripulación, inclusive en aquellos casos en que haya sido extraño su designación (numeral 4 del artículo 1477, numeral 2, parágrafo único artículo ibidem, y artículo 1479 del código de comercio).

Los armadores responden por el principio de solidaridad y no porque hayan sido encontrados responsables de la infracción. La solidaridad es una modalidad de las obligaciones, caracterizada por la existencia de sujetos múltiples que pueden exigir o deben cumplir la prestación en su integridad, sea por haberlo convenido así o porque la ley lo imponga. La responsabilidad del armador proviene de la ley y no de su conducta desarrollada.

La responsabilidad del armador se funda en las precitadas normas, de las cuales se deduce:

"El armador soporta todas las responsabilidades que afecten la nave" (Cursiva fuera de texto)

Por su parte, el artículo 1489 del Código de Comercio, define al Agente Marítimo como la persona que **representa en tierra al armador para todos los efectos relacionados con la nave**.

Igualmente, el artículo 1492 del Código de Comercio establece las obligaciones del Agente Marítimo y en su numeral 2 dispone: *"(...) Gestionar todos los problemas administrativos relacionados con la permanencia de la nave en puerto (...)"*



De la misma forma, el numeral 4 ibidem, señala como obligación del Agente Marítimo: “(...) representar judicialmente al armador o al capitán en lo concerniente a las obligaciones relativas a la nave agenciada (...)”

A este tenor, el numeral 2 del artículo 1502 de la misma legislación, señala como función y obligación del Capitán de la nave cumplir las leyes y reglamentos de marina, sanidad, aduana, policía, hacienda, inmigración, etc., de los puertos de zarpe y arribo.

Que, mediante el Decreto 1423 de 1989, se reglamentó parcialmente el Decreto Ley 2324 de 1984 en su Título VI, se modifica el artículo 12 del Decreto 2451 de 1986 y se dictan otras disposiciones en materia de naves.

Que, el artículo 41 del Decreto 1423 de 1989 dispuso la permanencia de buques de bandera extranjera en puerto colombiano.

Que, mediante el Decreto 1070 de 2015, *-Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa-*, se compiló el artículo 41 del Decreto 1423 de 1989, en su artículo 2.4.3.2.5 del Decreto 1070 de 2015, de la siguiente manera:

“(...) Permanencia de Buques de Bandera Extranjera en Puerto Colombiano. Ninguna nave de bandera extranjera podrá permanecer en puerto o aguas colombianas sin permiso de la Autoridad Marítima Local. Cuando la permanencia supere sesenta (60) días se requerirá autorización de la Dirección General Marítima.

La no presentación previa de la solicitud correspondiente, así como la permanencia por períodos superiores a los autorizados, dará lugar a la imposición de multas de que trata el artículo 80 del Decreto ley 2324 de 1984, por parte de la Capitanía de Puerto respectiva (...)”

Por otro lado, el artículo 34 de la Ley 1437 de 2011, *-Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo-*, señala que las actuaciones administrativas se sujetarán al procedimiento administrativo común y principal que se establece en este Código, sin perjuicio de los procedimientos administrativos regulados por leyes especiales. En lo no previsto en dichas leyes se aplicarán las disposiciones de esta parte primera del Código.

Así mismo, el artículo 47 ibidem señala que los procedimientos administrativos de carácter sancionatorio no regulados por leyes especiales se sujetarán a las disposiciones de esta parte primera del Código, así como los conceptos no previstos por dichas leyes.

ANÁLISIS DE LA ACTUACIÓN ADMINISTRATIVA

En primera instancia, este Despacho se referirá brevemente a lo contenido en la Resolución No 0198-2021 – MD-DIMAR-CP03-JURIDICA de 28 de octubre de 2021, mediante la cual se formularon cargos y se inició el presente procedimiento administrativo sancionatorio en contra de la Agencia Marítima **DEEP BLUE SHIP AGENCY S.A.S.**, Agencia Marítima **MULTIPOINT E.U.**, Capitán **ZHU HAICHENG** y Armador de la MN “VICJOUR ACE”, **VJ SHIPPING & LOGISTICS PTE. LTD.**

El artículo 47 de la Ley 1437 de 2011 *-Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo-* estableció los requisitos y presupuestos para iniciarlo, en los siguientes términos:



"(...) Procedimiento administrativo sancionatorio. Los procedimientos administrativos de carácter sancionatorio no regulados por leyes especiales o por el Código Disciplinario Único se sujetarán a las disposiciones de esta Parte Primera del Código. Los preceptos de este Código se aplicarán también en lo no previsto por dichas leyes.

Las actuaciones administrativas de naturaleza sancionatoria podrán iniciarse de oficio o por solicitud de cualquier persona. Cuando como resultado de averiguaciones preliminares, la autoridad establezca que existen méritos para adelantar un procedimiento sancionatorio, así lo comunicará al interesado. Concluidas las averiguaciones preliminares, **si fuere del caso,** formulará cargos mediante **acto administrativo en el que señalará, con precisión y claridad, los hechos que lo originan, las personas naturales o jurídicas objeto de la investigación, las disposiciones presuntamente vulneradas y las sanciones o medidas que serían procedentes** Este acto administrativo deberá ser notificado personalmente a los investigados. Contra esta decisión no procede recurso.

Los investigados podrán, dentro de los quince (15) días siguientes a la notificación de la formulación de cargos, presentar los descargos y solicitar o aportar las pruebas que pretendan hacer valer. Serán rechazadas de manera motivada, las inconducentes, las impertinentes y las superfluas y no se atenderán las practicadas ilegalmente.

Parágrafo. Las actuaciones administrativas contractuales sancionatorias, incluyendo los recursos, se regirán por lo dispuesto en las normas especiales sobre la materia." (Cursiva, negrillas y subrayas fuera del texto original).

En cuanto a la actuación administrativa, se evidencia en el expediente que el Auto de Formulación de cargos, fue notificado a la Agencia Marítima **MULTIPORT E.U.**, vía correo electrónico el día 10 de noviembre de 2021, previa autorización del notificado, habiéndose citado para tal fin, tal como obra a folios 98 y 99 del E.O.

A folio 96 del E.O., obra notificación del Auto de Formulación de Cargos, de fecha 09 de noviembre de 2021, la cual fue realizada vía correo electrónico, a la Agencia Marítima **DEEP BLUE SHIP AGENCY S.A.S.**, previa autorización de este.

Asimismo, mediante oficio No. 091120211556 MD-DIMAR-CP03-JURIDICA del 09 de septiembre de 2021, se citó para notificación personal al señor **ZHU HAICHENG**, en su calidad de **CAPITÁN** de la **MN "VICJOUR ACE"**, mediante correo electrónico de fecha 10 de noviembre de 2021, visible a folio 95 del E.O.

Por su parte, tal como consta a folio 100 de E.O., se remitió Oficio Interno No. 091120210420R MD-DIMAR-CP03-JURIDICA, Expediente No. 8426/2021/OFINT, mediante el cual se pone en conocimiento la situación de la **MN "VICJOUR ACE"** de bandera HONG KONG, a la Coordinadora del Grupo de Asuntos Internacionales -CGRASI de la Dirección General Marítima.

Adjunto al oficio indicado en el inciso anterior, se remitió la comunicación allegada el día 04 de noviembre de 2021, por parte del Club de Protección e Indemnización **A&A MULTIPRIME**, donde solicitan de carácter urgente sea nombrada de oficio, una agencia marítima que represente a la **MN "VICJOUR ACE"**, por motivos humanitarios y de abastecimiento.



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se garantiza por medio de la tecnología de firma digital. Identificador: IMPS 8VMy thro 14Vj G1FW lism R4Y =

En este sentido, mediante oficio No. 13202101273 MD-DIMAR-CP03-JURIDICA del 08 de septiembre de 2021, visible a folio 106 del E.O., se da respuesta al requerimiento efectuado por el Club de Protección e Indemnización **A&A MULTIPRIME**.

Por su parte, mediante escrito de fecha 24 de noviembre de 2021, el representante legal de la Agencia Marítima **DEEP BLUE SHIP AGENCY S.A.S.**, presentó los descargos dentro del término legal, como consta a folio 118 del E.O.

Mediante escrito de fecha 30 de noviembre de 2021, el representante legal de la Agencia Marítima **MULTIPOINT E.U.**, presentó los descargos dentro del término legal, tal como consta a folio 124 del E.O.

Posteriormente, el apoderado del Capitán de la **MN "VICJOUR ACE"**, y de su armador, allegó mediante correo electrónico de fecha 21 de diciembre de 2021, escrito de descargos, dentro del término legal, teniendo en cuenta que la notificación se surtió por conducta concluyente, como consta a folio 203 del E.O.

A continuación, mediante Auto del 31 de enero de 2022, el Despacho decretó periodo probatorio dentro de la investigación por un término de cinco (05) días, tal como se evidencia a folio 215 del E.O., y se corrió traslado a las partes, con el fin de que se allegaran y se practicaran todas las pruebas que resulten pertinentes y conducentes dentro del proceso, con el fin de garantizar siempre el derecho de defensa y contradicción que le asisten a los aquí investigados. El mencionado Auto, fue comunicado mediante los oficios con radicados 310120220920R MD-DIMAR-CP03-JURIDICA, 310120220921R MD-DIMAR-CP03-JURIDICA y 310120220922R MD-DIMAR-CP03-JURIDICA de fecha 31 de enero de 2022.

A través de Constancia Secretarial de fecha dieciséis (16) de febrero de 2022, se incorporó al E.O., escrito de la misma fecha suscrito por el señor **SANTIAGO MORENO ANDRADE**, en su calidad de apoderado de **DEEP BLUE SHIP AGENCY S.A.S.**, conforme poder adjunto, en el cual expone consideraciones y anexa documentos con ocasión al auto de pruebas de fecha 31 de enero de 2022, visible a folio 224 del E.O.

Así pues, tras haber cerrado la etapa instructiva de la presente investigación, mediante Auto de fecha 22 de febrero de 2022, tal como se puede ver a folio 227 del E.O, se corrió traslado a las partes por el término legal de diez (10) días, conforme a lo dispuesto en el artículo 48 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo. Dicho Auto fue comunicado a las partes mediante los oficios bajo radicado No. 250220221053R MD-DIMAR-CP03-JURIDICA, de fecha 25 de febrero de 2022.

Mediante constancia secretarial de fecha 04 de marzo de 2022, se incorporó al E.O., correo electrónico remitido por parte del señor **ALFONSO LLORENTE SARDI**, apoderado de la Agencia Marítima **MULTIPOINT E.U.**, en donde solicita la nulidad de lo actuado desde el Auto mediante el cual se corrió traslado a las partes para alegar, y se retrotraiga el proceso a la etapa probatoria, toda vez que manifiesta que se guardó silencio respecto de las peticiones presentadas por su representado, mediante correo electrónico remitido en fecha 09 de diciembre de 2021, a través del cual solicitó ser reconocido como apoderado judicial y acceso al expediente digitalizado. Lo anterior, visible a folio 237 del E.O.

En virtud de lo anterior, y una vez verificada la solicitud efectuada, este Despacho resolvió mediante Auto de fecha 04 de marzo de 2022, declarar la nulidad de lo actuado a partir

del Auto de fecha 31 de enero de 2022, y, en consecuencia, abrir el período probatorio por un término de diez (10) días hábiles a partir de la notificación de este, visto a folio 242 del E.O.

Conforme constancia secretarial de fecha 07 de marzo de 2022, se incorporó al E.O., solicitud de copia digital del expediente efectuada por el señor **CARLOS DUQUE MORALES**, apoderado del señor **XHU HAICHENG**, Capitán de la **MN "VICJOUR ACE"**, y de su armador. Esta solicitud se atendió mediante correo electrónico enviado el 02 de marzo de 2022.

Se evidencia a folio 255 del E.O., correo electrónico remitido por parte del señor **ALFONSO LLORENTE SARDI**, apoderado de la Agencia Marítima **MULTIPOINT E.U.**, en donde aporta pruebas documentales en cuatro archivos adjuntos.

Así pues, tras haber cerrado la etapa instructiva de la presente investigación mediante Auto de fecha 30 de marzo de 2022, tal como se puede ver a folio 260 del E.O, se corrió traslado a las partes por el término legal de diez (10) días, conforme a lo dispuesto en el artículo 48 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo. Dicho Auto fue comunicado a las partes mediante los oficios bajo radicado No. 010420220945R MD-DIMAR-CP03-JURIDICA, 010420220940R MD-DIMAR-CP03-JURIDICA y 010420220942R MD-DIMAR-CP03-JURIDICA de fecha 01 de abril de 2022.

Encontrándose dentro del término legal, la Agencia Marítima **MULTIPOINT E.U.**, presentó escrito de alegatos de conclusión, suscrito por su apoderado, señor **ALFONSO LLORENTE SARDI**, visible a folio 272 del E.O.

Así mismo, se evidencia constancia secretarial de fecha 19 de abril de 2022, mediante la cual se incorpora escrito de alegatos de conclusión suscrito por el señor **CARLOS DUQUE MORALES**, apoderado del señor **XHU HAICHENG**, Capitán de la **MN "VICJOUR ACE"**, y de su armador; y escrito de alegatos de conclusión suscrito por el señor **SANTIAGO MORENO ANDRADE**, apoderado de la **DEEP BLUE SHIP AGENCY S.A.S.**, visibles a folio 275 y 284 del E.O.

NORMAS INFRINGIDAS CON LOS HECHOS PROBADOS

En primer lugar, procede el Despacho a analizar los descargos y alegatos de conclusión, presentados por los aquí investigados, de los cuales se resumirán los acápites principales, así:

El apoderado de la Agencia Marítima **MULTIPOINT E.U.**, señor **SAMIR RINCÓN ARROYO**, conforme se evidencia a folio 125 del E.O., manifestó en su escrito de Descargos que:

"(...) 4. fungió como agente marítimo dentro del asunto de la referencia desde el día 22 de julio de 2021 hasta el día 07 de septiembre de 2021.

5. Durante el periodo indicado en el anterior hecho, se presentaron las siguientes situaciones: a) Una de fuerza mayor que se estriba en el hecho de que dado el calado de la mentada nave es de 9,0 m, por las condiciones del calado del puerto de Barranquilla sólo tuvo la oportunidad de arribar al mismo durante los días 30 de Julio al 06 de Agosto. Esto se acredita mediante la prueba documental No 5, adjunta. b) Adicionalmente debido a disputas entre el dueño de la mentada nave y el armador estos se negaron ingresar al



Identificador: lmpS 8VNY thn0 i4vj G1FW lism R4Y=

Puerto de Barranquilla, o ir a otro puerto colombiano para descargar, o salirse de aguas colombianas. Esto se acredita mediante las pruebas documentales No 6, 7, 8, 9, 10 adjuntas.

6.- *Aparentemente, y por motivos que desconocemos, el armador finalmente no pudo concretar con DEEP BLUE AGENCY SHIP S.A.S. para que actuara como su agente marítimo, lo cual condujo a que el día 08 / 09 / 2021 aquel le solicitara a MULTIPORT EU. fuera nuevamente su agente marítimo, conforme se acredita con la prueba documental No 11, adjunta. (...)* (Negrilla y subrayado fuera de texto)

En cuanto a su escrito de alegatos de conclusión, visible a folio 273 del E.O., el apoderado de la Agencia Marítima **MULTIPORT E.U.**, para esta instancia el señor **ALFONSO LLORENTE SARDI**, manifestó:

(...)

La responsabilidad del Agente Marítimo se deriva de existencia de un contrato entre este y el armador. Conforme obra en el expediente la relación contractual de marras existió entre los días 22 de julio de 2.022 y septiembre 06 de 2.021; luego se reanudó a partir del día 25 de noviembre de 2021. Por ende, no existe responsabilidad como agente marítimo de parte de poderdante entre los días septiembre 07 de 2.021 y 24 de noviembre de 2.021.

Adicionalmente, conforme las pruebas documentarias que obran en el expediente se presentó una situación de fuerza mayor concerniente a que dado que el calado de la mentada nave es de 9,0 mts, por las condiciones del calado del puerto de Barranquilla ésta sólo tuvo la oportunidad de ingresar al mismo durante los días 30 de julio al 06 de agosto 2.021. Por lo tanto, al tenor de lo prescrito en el art. 1604 del Código Civil, las obligaciones a cargo de mi mandante como agente marítimo quedaron suspendidas durante el período comprendido entre los días 22 de julio y 30 de julio de 2.021, y el período 07 de agosto y 06 de septiembre de 2.021.

También tuvieron incidencia hechos ajenos a la voluntad de mi representada las disputas entre el dueño de la mentada nave y el armador, así como el hecho de que estos se negaron ingresar al Puerto de Barranquilla durante el período comprendido entre el 30 de julio y el 06 de agosto de 2.021, o ir a otro puerto colombiano para descargar, o salirse de aguas colombianas.

(...)

Ahora bien, frente a lo expuesto por la Agencia Marítima "**MULTIPORT E.U.**", en sus escritos tanto de Descargos como de Alegatos, tal como se evidencia en el extracto de estos transcritos anteriormente, fue nominada por el Armador de la **MN "VICJOUR ACE"**, a través del aviso de arribo No. 144770, efectuado en la plataforma **SITMAR**, respecto de la mencionada embarcación, visible a folio 178 del E.O., permitiendo entonces concluir sin duda alguna, que es cierto que la prenombrada Agencia Marítima fue nominada y se encontraba prestando su servicio a la embarcación "**VICJOUR ACE**".

Es también cierto, conforme a lo manifestado por la Agencia Marítima en comentario que, el armador finalmente no pudo concretar las negociaciones sostenidas con la Agencia **DEEP BLUE AGENCY SHIP S.A.S.**, para que actuara como su agente marítimo, en consecuencia, ésta no ostentó dicho estatus en ningún momento.

Ahora bien, de lo manifestado respecto de la fecha de terminación del agenciamiento por parte de la referida empresa, en fecha 7 de septiembre de 2021, obra visible a folio 35 del E.O., correo electrónico donde manifiesta el señor **PEDRO PABLO MEJÍA**, haber

acordado entre armador y charteadores, anular el aviso de arribo en SITMAR, e indicando que, en lo sucesivo, sería la agencia "DEEP BLUE SHIP AGENCY S.A.S.", quien fungiría como Agente Marítimo. Sin embargo, dicha nominación nunca se llevó a cabo, tal como el mismo Armador reconoce a través de lo manifestado por su apoderado en sus escritos de descargos y alegatos.

Claro lo anterior, resulta oportuno analizar lo expuesto por la Agencia Marítima "DEEP BLUE SHIP AGENCY S.A.S.", a través del señor EDUARDO ACOSTA L., en su calidad de Director de Operaciones, mediante escrito de descargos presentado el día 25 de noviembre de 2021, visible a folio 117 del E.O., indicó lo siguiente:

*"(...) **En razón a que nuestra agencia marítima Deep Blue Ship Agency, nunca ha sido nominada como agente para la atención de la MN Vicjour Ace, no nos es dable cumplir con las responsabilidades y obligaciones que consagra el código de comercio y por el contrario estamos claramente libres de toda responsabilidad y obligación.***

Por tanto, no era, ni es posible para Deep Blue Ship Agency SAS; dar algún tipo de orden o instrucción al Capitán de la MN Vicjour Ace para que procediera a zona de fondeo como los solicitó la Capitanía de Puerto y solo nos responsabiliza ante nuestro nominador, darle a conocer la instrucción impartida por la autoridad marítima, así como ocurrió en su momento -Anexo 2 -.

De acuerdo al relato anterior y dando claridad al alcance que tendría la Agencia Marítima Deep Blue Ship Agency SAS, solicitamos muy comedidamente a la Capitanía de Puerto de Barranquilla desvincularan a nuestra agencia, de la investigación adelantada por el presunto incumplimiento a las normas de marina mercante por los hechos ocurridos con la MN Vicjour Ace. (...)"

Continua su defensa, la mencionada Agencia Marítima, a través de su apoderado, señor SANTIAGO MORENO ANDRADE, quien mediante escrito de alegatos de conclusión manifestó:

*"(...) En adición a ello, de acuerdo con la respuesta dada por el Capitán de Puerto de Barranquilla al Derecho de Petición con número de radicado 132021102818, elevado por mi representada, la Agencia Marítima MULTIPORT EU fue quien agenció a la motonave VICJOUR ACE al momento de su zarpe el 29 de noviembre de 2021 al Puerto de Cartagena, confirmándose así por la autoridad competente que en efecto **la referida Agencia Marítima, MULTIPORT E.U., fue quien fungió como agente marítimo del buque.***

*Lo anterior es también evidenciable por medio de la respuesta al Oficio No. 13202101273 radicada por el corresponsal del Club de Protección e Indemnización del buque el 04 de noviembre de 2021. En el mencionado documento que obra en el Folio 109 del expediente, se indica que "el armador **ya había designado a un agente marítimo en Colombia: MULTIPORT EU.**"*

*Así las cosas, debe hacerse notar que, contrario a lo ocurrido con la Agencia Marítima MULTIPORT EU, no existe prueba alguna en el expediente que acredite que la compañía DEEP BLUE AGENCY S.A.S haya sido nominada como agente marítimo de la motonave VICJOUR ACE. Por el contrario, mi representada fue nominada **como Agente Protector de la misma por parte de su propietario registrado, figura que, a pesar de no encontrarse expresamente definida en la normatividad colombiana, en términos comerciales se da cuando se nombra a un agente para que este única y exclusivamente verifique y salvaguarde los intereses del propietario del buque u otro interesado.***



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza por medio del código QR y el código de verificación. Identificador: lMps 8Vny thro i4vj G1FW lism R4Y=

Así, legalmente el Agente Protector no tiene ninguna responsabilidad ante las autoridades marítimas y portuarias, así como no está en el ámbito de sus obligaciones o atribuciones la obtención de permisos o autorizaciones, tales como el aviso de arribo de motonaves y demás trámites que resultaban necesarios para que la motonave VICJOUR ACE atracase en el Puerto de Barranquilla.

En consecuencia, siendo que la compañía DEEP BLUE SHIP AGENCY S.A.S. nunca fue nominada como agencia marítima de la motonave VICJOUR ACE, sino que por el contrario solo le fue encomendada su gestión como su Agente Protector, no puede predicarse de esta el incumplimiento del artículo 2.4.3.2.5. del Decreto 1070 del 2015 en el presente caso. (...) (Cursiva y negrilla propia del texto)

Al respecto, este Despacho encuentra demostrado dentro del acervo probatorio que, la Agencia Marítima **DEEP BLUE AGENCY SHIP S.A.S.**, no actuó como Agente Marítimo de la **MN "VICJOUR ACE"**, sino que, por designación del Armador quien fungía como Agente Marítimo en Colombia fue la agencia "**MULTIPOINT E.U.**", indistintamente de las diferencias comerciales que llevaron a anular el anuncio de arribo y terminar el contrato de agenciamiento suscrito entre las partes.

Por su parte, el apoderado del Armador y el Capitán de la embarcación, señor **CARLOS DUQUE MORALES**, manifestó en su escrito de descargos, visible a folio 203 de E.O. lo siguiente:

"(...) Como se pudo evidenciar en la narración de los hechos objeto de la presente investigación, hay dos elementos que deben ser considerados por el Respetado Capitán de Puerto con el fin de exonerar a mis representados de toda responsabilidad administrativa en la presente investigación. Por una parte, la diligencia con que actuaron el Capitán y Armador de la MN VICJOUR ACE para (i) realizar acercamientos comerciales tendientes a la contratación de una agencia marítima en Colombia, (i) dar respuestas oportunas a la autoridad marítima frente a sus requerimientos y ordenes, y (ii) velar por la seguridad y salud de la tripulación a bordo de la motonave; y por otra parte, la existencia de circunstancias que configuran una causa totalmente extraña a mi representado, en concreto, la decisión injustificada de la agencia marítima MULTIPOINT EU de renunciar a su labor como agente marítimo de la nave y la imposibilidad de llegar a un acuerdo con otra de las agencias marítimas autorizadas para operar en el Puerto de Barranquilla.

En relación con el primero de estos elementos, la debida diligencia del Capitán y Armador de la Motonave, debemos señalar que esta se encuentra probada en primer lugar, por todas las gestiones realizadas a fin de informar a la Capitanía de Puerto sobre la situación en que se encontraba la motonave y atender oportunamente todos sus requerimientos, incluyendo, el requerimiento de la estación de tráfico y control marítimo del 29 de octubre y el requerimiento de información del 9 de noviembre de la Capitanía de Puerto. En segundo lugar, por haber en efecto nominado una agencia marítima (MULTIPOINT EU) antes de su arribo a puerto colombiano tal como lo exige el artículo 1455 del código de comercio que esta apoyara a la embarcación con todas las gestiones administrativas requeridas para su permanencia en Colombia. Y, en tercer lugar, por haber hecho sus mejores esfuerzos para contratar una nueva agencia marítima aún después de que MULTIPOINT EU hubiera renunciado injustificadamente a su encargo.

*Sin perjuicio de todo lo anterior, como se anticipó, los hechos investigados se encuentran también permeados **de causas extrañas ajenas a la voluntad del Capitán de la MN VICJOUR ACE.** En concreto, por la decisión injustificada de la agencia marítima MULTIPOINT EU de renunciar a su encargo como agente marítimo el 07 de septiembre de*

2021, con el motivo de excluir su responsabilidad frente a potenciales reclamaciones por demoras en la entrega de la carga que venía a bordo de la MN VICJOUR ACE.

Aunque el representante de MULTIPOINT EU haya afirmado en su comunicación que "los Sres Deep Blue fungirán como agentes oficiales de la nave", se debe señalar que no existe prueba alguna que soporte dicha afirmación, pues Deep Blue nunca ostentó dicha calidad, por lo cual la terminación unilateral del contrato de agenciamiento se realizó de forma arbitraria.

Es claro que lo anterior per se no sería prueba suficiente de la fuerza mayor o causa extraña a la que estamos haciendo referencia, pero este hecho combinado con la imposibilidad de contratar una nueva agencia marítima en el puerto de Barranquilla si lo es. El problema de que MULTIPOINT EU haya renunciado a su encargo como agente marítimo de forma arbitraria en la situación descrita trasciende al punto de configurar un hecho de fuerza mayor que habría impedido el ingreso de la MN VICJOUR ACE al Puerto de Barranquilla debido a que, no habiendo ninguna otra agencia marítima dispuesta a agenciar esta nave, esta situación colocó a la nave en la imposibilidad de cumplir con el requisito establecido en el artículo 1455 del Código de Comercio. (...)" (Cursiva y negrilla propia del texto)

Concluye la defensa el apoderado del Armador y Capitán de la embarcación, señor **CARLOS DUQUE MORALES**, en etapa de alegatos de conclusión, visible a folio 276 del E.O., agregando de manera resumida, lo siguiente:

"(...) la Agencia Marítima MULTIPOINT EU atendiendo a las obligaciones que le son propias en virtud del REMAC 4, el día 22 de julio de 2021, tal como se evidencia en el Folio 178 del expediente, a través del aviso No. 144770 anunció en la plataforma SITMAR el arribo de la motonave al Puerto de Barraquilla para la realización de operaciones de descargue.

De igual forma, en los conocimientos de embarque No. VABYQBAQ0413, VABYQBAQ1814, VABYQBAQ1615 suscritos el 01 de mayo de 2021, MULTIPOINT EU reconoció fungir como agente marítimo de la motonave VICJOUR ACE, toda vez que en dicho documento se indica de forma expresa que esta actúa en tal calidad.

De modo tal que, se hace evidente no solo que en efecto la MN VICJOUR ACE efectivamente nominó a un agente marítimo para que este asumiera las obligaciones legales que le ocupan, sino que además MULTIPOINT EU asumió el agenciamiento de la mencionada motonave.

(...) En vista de lo anterior, la motonave VICJOUR ACE se vio absolutamente desprotegida, pues no contaba con una agencia marítima que velara por sus intereses en territorio colombiano y que realizara los trámites necesarios para su efectivo arribo al Puerto de Barranquilla. De tal suerte que, tras intentar sin éxito nominar una nueva agencia marítima, la MN VICJOUR ACE nominó a la compañía DEEP BLUE SHIP AGENCY exclusivamente como agente protector, con el estricto propósito de poder asegurar provisiones para la tripulación, es decir, esta nunca fue nominada o fungió como agente marítimo de la motonave.

(...) En consecuencia, se ha acreditado que no era posible para la MN VICJOUR ACE dar cumplimiento a lo estipulado por el artículo 2.4.3.2.5. del Decreto 1070 del 2015 y, por lo tanto, mis representados no pueden ser acusados, mucho menos condenados, por su incumplimiento ante la evidente existencia de causas extrañas que dieron lugar a las circunstancias investigadas y la ausencia de culpa en el actuar de mis poderdantes, requisito sine qua non para la configuración de responsabilidad administrativa (...)" (Cursiva y negrilla propia del texto)



Identificador: ImpS 8Vny thR0 i4vj G1FW lism R4Y=

Conforme a lo anterior, procede el Despacho a pronunciarse respecto al acervo probatorio dentro de la presente investigación administrativa sancionatoria, encontrando probado que, tanto el Armador como el Capitán de la **MN "VICJOUR ACE"**, fueron claros en manifestar que la Agencia Marítima "**DEEP BLUE AGENCY SHIP S.A.S.**", nunca fue nominada o fungió como agente marítimo de la motonave.

Por otro lado, puede concluirse que, la Agencia Marítima "**MULTIPOINT EU**" decidió renunciar a su labor como Agente Marítimo de la **MN "VICJOUR ACE"**, como consecuencia de la imposibilidad de llegar a un acuerdo comercial con el Armador, siendo en los términos de la defensa tanto del Armador como el Capitán de la prenombrada nave, una terminación unilateral del contrato de agenciamiento se realizó de forma arbitraria tal como consta a folio 205 del E.O.

Sin embargo, no es de recibo para este Despacho, el planteamiento de la defensa cuando aduce haber actuado con la diligencia para "(i) realizar acercamientos comerciales tendientes a la contratación de una agencia marítima en Colombia, (ii) dar respuestas oportunas a la autoridad marítima frente a sus requerimientos y ordenes, y (iii) velar por la seguridad y salud de la tripulación a bordo de la motonave", pues se logra concluir que no se ajusta a la realidad que haya actuado diligentemente, y en cumplimiento del deber impuesto por la legislación colombiana, conforme las evidencias recaudadas.

Así las cosas, este Despacho procede a realizar el respectivo análisis de los cargos formulados en los siguientes términos:

El primer cargo tiene sustento en lo consagrado en el artículo 2.4.3.2.5 del Decreto 1070 de 2015, mediante el cual se compiló el artículo 41 del Decreto 1423 de 1989 de la siguiente manera:

"i. (...) Permanencia de Buques de Bandera Extranjera en Puerto Colombiano. Ninguna nave de bandera extranjera podrá permanecer en puerto o aguas colombianas sin permiso de la Autoridad Marítima Local. Cuando la permanencia supere sesenta (60) días se requerirá autorización de la Dirección General Marítima.

La no presentación previa de la solicitud correspondiente, así como la permanencia por períodos superiores a los autorizados, dará lugar a la imposición de multas de que trata el artículo 80 del Decreto ley 2324 de 1984, por parte de la Capitanía de Puerto respectiva (...)"

El segundo y tercer cargo hacen alusión a la responsabilidad de la Agencia Marítima y del Capitán de la Embarcación respecto de:

ii. Numeral 2 del artículo 1492 del Código de Comercio que establece como obligación del Agente Marítimo: "(...) Gestionar todos los problemas administrativos relacionados con la permanencia de la nave en puerto (...)"

iii. Numeral 2 del artículo 1502 del Código de Comercio que señala como función y obligación del Capitán de la nave cumplir las leyes y reglamentos de marina, sanidad, aduana, policía, hacienda, inmigración, etc., de los puertos de zarpe y arribo.

Indispensable es iniciar indicando que, la hoy investigada Agencia Marítima "**MULTIPOINT E.U.**", fue nominada por el Armador de la **MN "VICJOUR ACE"**, tal como ya se ha indicado en repetidas ocasiones, -visible a folio 178 del E.O.-, como **la Agencia Marítima**, quien de manera real y efectiva prestó su servicio como tal, en primera instancia mediante el anuncio en el SITMAR el día 22 de julio de 2021.

En este sentido, se evidencia que, a partir del 08 de septiembre de 2021, y hasta el 24 de noviembre de 2021, la embarcación se encontraba sin agente marítimo, y en negociaciones con la Agencia Marítima “**MULTIPOINT E.U.**”, para ser nuevamente su Agente, -la cual no aceptó por las condiciones planteadas inicialmente por el Armador- y, sólo hasta el 24 de noviembre de 2021, se logró un efectivo acuerdo entre estas, tal como puede evidenciarse a folio 126 del E.O.

Conforme a lo anterior, la normatividad vigente, respecto a la responsabilidad de la Agencia Marítima, es clara en establecer como funciones asignadas a este, entre otras, las de: i) *representar al armador* para la celebración de contratos en asuntos de carácter administrativos que tengan que ver con la estadía del buque en el puerto (incluyendo el aprovisionamiento de este), ii) *hacer entrega de la mercancía* a las autoridades competentes y al destinatario, y iii) *ser responsable solidariamente con el armador y el capitán*¹. Así pues, conforme lo disponen los numerales 5 y 8 el artículo 1492 del Código de Comercio colombiano, se establece una responsabilidad solidaria, coligiéndose que el agente marítimo tiene obligaciones de carácter administrativo con la nave y con la mercancía, de carácter operativo en cuanto a la facultad para celebrar en nombre y representación del armador el contrato de transporte y en lo concerniente a la conservación y almacenamiento de la mercancía transportada por la nave agenciada, y de carácter judicial, con respecto a los armadores extranjeros y la obligación de responder solidariamente con el armador y el capitán.

De modo que, quien representa en tierra al armador es el Agente Marítimo, siendo este el encargado y responsable para todos **los efectos relacionados con la nave**, figura que resulta ser indispensable dada la labor encomendada para suplir todas las necesidades del buque en el puerto, encaminadas al cumplimiento de todos los requerimientos, entre esos los emanados por las autoridades tales como la Autoridad Marítima, Migratoria, Aduana, entre otras, optando en todo momento por la minimización del tiempo de permanencia de los buques que represente en puerto.

De lo dicho, se puede concluir que, la responsabilidad del Agente Marítimo “**MULTIPOINT E.U.**”, nunca cesó, inclusive tratándose de las líneas de tiempo interrumpidas entre los días 22 de julio de 2021 y septiembre 06 de 2021; luego reanudándose a partir del día 25 de noviembre de 2021, la relación contractual de marras existió, **la Agencia fue nominada** y se encontraba prestando su servicio a la embarcación referida, y es claro y fundado que la embarcación permaneció en aguas colombianas sin permiso de la Autoridad Marítima Local, tal como se evidencia de la lectura del acervo probatorio, respecto de los múltiples requerimientos hechos por esta Autoridad, en los que se instó a la embarcación a ingresar a zona de fondeo en aras de preservar la vida humana en el mar, la seguridad integral marítima, en especial, las condiciones en términos de seguridad de la tripulación de la misma.

Ahora bien, respecto al calado que presentaba el Puerto de Barranquilla para la fecha de arribo de la **MN “VICJOUR ACE”**, es claro para el despacho que esta no fue la causal por la cual la nave no ingresa a puerto, pues como ya se ha indicado en incisos anteriores, la nave tuvo reiteradas oportunidades de ingreso y aun así lo no lo hizo, razón por la cual no ha lugar a considerar la fuerza mayor de las condiciones del Puerto, como un argumento para no acatar las normatividades marítimas, y lo dispuesto por esta Autoridad.

¹ Artículo 1492 del Código de Comercio Colombiano.



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se garantiza por medio del código QR y el código de barras. Identificador: JmPS 8VNY thr0 14W G1FW lism R4Y=

Por su parte, respecto a las obligaciones y responsabilidades del Armador de la nave, el artículo 1477 del Código de Comercio colombiano, es claro en establecer que “*Son atribuciones del armador: 1. Nombrar y remover libremente al capitán de la nave, salvo disposición en contrario; 2. Prestar su concurso al capitán en la selección de la tripulación. El armador no podrá imponer ningún tripulante contra la negativa justificada del capitán; 3. Celebrar por sí o por intermedio de sus agencias marítimas los contratos que reclame la administración de la nave, y 4. Impartir al capitán las instrucciones necesarias para el gobierno de la nave y para su administración durante el viaje.*” (Cursiva fuera de texto)

En consecuencia, los argumentos esbozados por el apoderado del Capitán y Armador de la motonave no son de recibo por parte de este Despacho, pues la postura de exoneración de responsabilidad de éstos, aduciendo que se prueba *debida diligencia*, la misma no se encuentra demostrada en el expediente, habida cuenta que: *i) la embarcación permaneció en aguas colombianas sin permiso* de la Autoridad Marítima Local, la cual instó en repetidas ocasiones a ingresar a zona de fondeo, sin que se diera cumplimiento a dicho requerimiento, y en consecuencia, *ii) no se dio cumplimiento* a lo ordenado en el artículo 1502 del código de comercio respecto de la obligación del Capitán de dar cumplimiento a las leyes y reglamentos de los puertos de zarpe y arribo.

Lo anterior, toda vez que, tal como indican los cargos formulados, es obligación del capitán cumplir las leyes, reglamentos y demás, de los puertos de zarpe y arribo², y éste, teniendo en cuenta su representación del Armador, responde judicialmente, en ausencia del mismo o de su Agente Marítimo, en lo concerniente a la nave y la navegación³, lo que nos lleva ineludiblemente a concluir que, las situaciones presentadas durante los meses en que la embarcación estuvo a la deriva, sin ingresar a zona de fondeo, sin representante del Armador en Puerto, por las vicisitudes contractuales con el Agente Marítimo, *-incluso llevando a la referida motonave a una situación de inminente agotamiento de alimentos y provisiones a bordo, puesta en conocimiento por parte del Club de Protección e Indemnización de la MN “VICJOUR ACE”, visible a folio 102 del E.O., situando en riesgo la vida, integridad y bienestar de los tripulantes que allí se encontraban-*, son responsabilidad del Capitán y del Armador de la embarcación y del Agente Marítimo bajo la figura de solidaridad de estos dos últimos.

De modo pues que, luego de haber analizado los escritos de descargos y de alegatos allegados por los apoderados de las partes y revisados los cargos formulados dentro de la presente, este Despacho encuentra que respecto a lo manifestado tanto por la agencia marítima “MULTIPOINT EU”, el capitán y armador de la nave MN “VICJOUR ACE”, solo se limitaron a enunciar ciertos aspectos que ya eran de pleno conocimiento de este Despacho, sin que en ningún momento se lograra desvirtuar o siquiera demostrar de manera clara y precisa, la no violación o infracción de los cargos formulados a través de la Resolución No. 0198-2021 – MD-DIMAR-CP03-JURIDICA de 28 de octubre de 2021.

Es por lo anterior que, conforme a lo expuesto, no obra en el expediente prueba alguna que desvirtúe el incumplimiento de la prohibición de la permanencia de Buques de Bandera Extranjera en aguas marítimas Colombianas, sin permiso de la Autoridad Marítima, así como tampoco, obra prueba que permita evidenciar que se realizó de manera diligente la gestión de todos los problemas administrativos relacionados con la

² Numeral 2 del artículo 1502 del Código de Comercio

³ Numeral 19 del artículo 1051 del Código de Comercio

permanencia de la nave en puerto, por parte del Agente Marítimo, ni el debido cumplimiento de las leyes y reglamentos de marina, sanidad, aduana, policía, hacienda, inmigración, etc., de los puertos de zarpe y arribo, por parte del Capitán de la **MN "VICJOUR ACE"**, pues mencionada nave estuvo dentro de la aguas jurisdiccionales por más de sesenta días sin solucionar sus inconvenientes comerciales que afectaron directamente la seguridad de la nave, su tripulación y carga.

Ahora bien, el Despacho desestima los cargos formulados en contra de la Agencia Marítima "**DEEP BLUE AGENCY SHIP S.A.S.**", pues plenamente logra concluirse tanto de los descargos, como los alegatos de conclusión, visibles a folio 118 y 284 del E.O., respectivamente, que dicha Agencia no obró en calidad de Agente Marítimo.

Finalmente, para este Despacho, quedó demostrado dentro de la presente investigación, que se violaron normas de marina mercante, y en consecuencia se infringió lo establecido en las disposiciones contenidas en el Decreto 1070 de 2015 en su artículo 2.4.3.2.5, y el Código de Comercio Colombiano en su artículo 1492 numeral 2 y artículo 1502 numeral 2.

Por tal motivo, conforme al primer, segundo y tercer cargo se encuentran responsable a la Agencia Marítima **MULTIPOINT EU**, identificada con el NIT No. 8305065843, al señor **ZHU HAICHENG**, identificado con el pasaporte No. EJ3764601 de la República de China y a la empresa **VJ SHIPPING & LOGISTICS PTE. LTD.**, con el número de identificación 201902181R, en su calidad de Capitán y Armador respectivamente de la **MN "VICJOUR ACE"** identificada con IMO No. 9237216 de bandera HONG KONG

Al respecto, en la sentencia C-713 de 2012 dictada por la honorable Corte Constitucional se refirió a la tipicidad en el derecho administrativo sancionador, en los siguientes términos:

"4.4. La tipicidad en el derecho administrativo sancionador

...4.4.2. En este sentido, la Corte en la sentencia C-564 de 2000, se pronunció cuando dijo que: "el derecho administrativo, a diferencia de lo que sucede en el derecho penal, suele no establecer una sanción para cada una de las infracciones administrativas que se presente, sino que se opta por establecer clasificaciones más o menos generales en las que puedan quedar subsumidos los diferentes tipos de infracciones. Para el efecto, el legislador señala unos criterios que han de ser atendidos por los funcionarios encargados de imponer la respectiva sanción, criterios que tocan, entre otros, con la proporcionalidad y razonabilidad que debe presentarse entre la conducta o hecho que se sanciona y la sanción que pueda imponerse, lo que le permite tanto al administrado como al funcionario competente para su imposición, tener un marco de referencia cierto para la determinación de la sanción en un caso concreto....". (Cursiva, negrillas y subrayas fuera del texto original).

El derecho administrativo sancionatorio, tiene como finalidad prevenir conductas que ponen en riesgo o lesionan bienes protegidos por el ordenamiento jurídico, con los límites que para tal efecto han señalado la Constitución, la ley y la jurisprudencia. De ahí que lo antijurídico es causar un potencial peligro, de allí que se sostenga que se trata de un reproche a la mera conducta. Al ser el derecho administrativo sancionatorio de carácter eminentemente preventivo, el incumplimiento de la legalidad que rige un sector tiene la sustancialidad de poner en entredicho el interés colectivo confiado a la Administración.

Con fundamento en las anteriores consideraciones fácticas y legales, Agencia Marítima **MULTIPOINT E.U.**, identificada con el NIT No. 8305065843, al Capitán de la **MN**



Identificador: Mps 8Vly thro l4vj G1FW lism R4Y=

“**VICJOUR ACE**”, señor **ZHU HAICHENG**, identificado con el pasaporte No. EJ3764601 de la República de China y al Armador de la **MN “VICJOUR ACE”**, la empresa **VJ SHIPPING & LOGISTICS PTE. LTD.**, con el número de identificación 201902181R, con su conducta infringieron lo dispuesto en la normatividad marítima anteriormente señalada.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 80 del Decreto Ley 2324 de 1984, la sociedad investigada podrá ser sancionada de la siguiente manera: “**SANCIONES**: Las sanciones a que hubiere lugar por la violación o infracción a cualquiera de las normas citadas, pueden consistir en las medidas siguientes: **a) Amonestación escrita o llamada de atención al infractor**, en cuyo caso se dejará copia del informe de quien impuso la sanción o de la carta en su caso, en los archivos de la Dirección General Marítima y Portuaria y de las Capitanías de Puerto. **b) Suspensión**, que consiste en la pérdida temporal de los privilegios, concesiones, licencias, permisos, autorizaciones o certificados que haya expedido la Dirección General Marítima y Portuaria. **c) Cancelación**, que consiste en la pérdida permanente de los anteriores privilegios, concesiones, licencias, permisos, autorizaciones o certificados. **d) Multas**, las que podrán ser desde un salario mínimo hasta cien (100) salarios mínimos, si se trata de personas naturales y, de cinco (5) salarios mínimos hasta mil (1.000) salarios mínimos. Si se trata de personas jurídicas. Por salario mínimo se entenderá el salario mínimo legal aplicable que rija el día en que se imponga la sanción o multa. La no cancelación de la multa una vez ejecutoriada la providencia mediante la cual se dispuso, dará lugar además a la acumulación de intereses legales y a que no se les expida o tramite solicitud alguna de renovación o prórroga de privilegios, concesiones, licencias, permisos, autorizaciones o certificaciones a los titulares.” (Cursiva, negrillas y subrayas fuera del texto original).

En consecuencia, declarar responsable a la Agencia Marítima **MULTIPOINT EU**, identificada con el NIT No. 8305065843, al Capitán de la **MN “VICJOUR ACE”**, señor **ZHU HAICHENG**, identificado con el pasaporte No. EJ3764601 de la República de China y al Armador de la **MN “VICJOUR ACE”**, empresa **VJ SHIPPING & LOGISTICS PTE. LTD.**, con el número de identificación 201902181R, por la violación o infracción a las normas anteriormente señaladas.

En mérito de lo anteriormente expuesto, el suscrito Capitán de Puerto de Barranquilla, en uso de sus facultades legales y en especial de aquellas las que le confiere el numeral 8 del artículo 3 del Decreto 5057 de 2009, en concordancia con el numeral 27 del artículo 5º y 76 del Decreto Ley 2324 de 1984,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: DECLARAR ADMINISTRATIVAMENTE RESPONSABLE a la Agencia Marítima **MULTIPOINT EU**, identificada con el NIT No. 8305065843, en su calidad de Agente Marítimo de la **MN “VICJOUR ACE”**, al Capitán de la **MN “VICJOUR ACE”**, señor **ZHU HAICHENG**, identificado con el pasaporte No. EJ3764601 de la República de China y al Armador de la **MN “VICJOUR ACE”**, empresa **VJ SHIPPING & LOGISTICS PTE. LTD.**, con el número de identificación 201902181R, de infringir las siguientes normas:

i. Artículo 2.4.3.2.5 del Decreto 1070 de 2015, se compiló el artículo 41 del Decreto 1423 de 1989 de la siguiente manera:



"(...) Permanencia de Buques de Bandera Extranjera en Puerto Colombiano. Ninguna nave de bandera extranjera podrá permanecer en puerto o aguas colombianas sin permiso de la Autoridad Marítima Local. Cuando la permanencia supere sesenta (60) días se requerirá autorización de la Dirección General Marítima.

La no presentación previa de la solicitud correspondiente, así como la permanencia por periodos superiores a los autorizados, dará lugar a la imposición de multas de que trata el artículo 80 del Decreto ley 2324 de 1984, por parte de la Capitanía de Puerto respectiva (...)"

ii. Numeral 2 del artículo 1492 del Código de Comercio que establece como obligación del Agente Marítimo: "(...) Gestionar todos los problemas administrativos relacionados con la permanencia de la nave en puerto (...)"

iii. Numeral 2 del artículo 1502 del Código de Comercio que señala como función y obligación del Capitán de la nave cumplir las leyes y reglamentos de marina, sanidad, aduana, policía, hacienda, inmigración, etc., de los puertos de zarpe y arribo.

ARTÍCULO SEGUNDO: IMPONER a manera de sanción por el primer cargo a la Agencia Marítima **MULTIPORT EU**, identificada con el NIT No. 8305065843, al señor **ZHU HAICHENG**, identificado con el pasaporte No. EJ3764601 de la República de China y a la empresa **VJ SHIPPING & LOGISTICS PTE. LTD.**, con el número de identificación 201902181R, en su calidad de Capitán y Armador respectivamente de la **MN "VICJOUR ACE"** identificada con IMO No. 9237216 de bandera **HONG KONG, CINCO (05) S.M.L.M.V.**, equivalente a la suma de **CINCO MILLONES DE PESOS (\$5.000.000 M/C)**, equivalentes en UVT a 131.565.

Por el segundo cargo, **CINCO (05) S.M.L.M.V.**, equivalente a la suma de **CINCO MILLONES DE PESOS (\$5.000.000 M/C)**, equivalentes a 131.565 UVT, a la Agencia Marítima **MULTIPORT EU**, identificada con el NIT No. 8305065843, en su calidad de Agente Marítimo de la **MN "VICJOUR ACE"**.

Por el tercer cargo, **TRES (03) SMLMV**, equivalente a la suma de **TRES MILLONES DE PESOS (\$3.000.000 M/C)**, equivalentes a 78.939 UVT, al Capitán de la **MN "VICJOUR ACE"**, al señor **ZHU HAICHENG**, identificado con el pasaporte No. EJ3764601 de la República de China, en su calidad de Capitán de la **MN "VICJOUR ACE"** identificada con IMO No. 9237216 de bandera HONG KONG.

PARÁGRAFO: La suma anteriormente descrita, deberá ser pagada dentro de los CINCO (05) días siguientes a partir de la ejecutoria del presente acto, dicho valor deberá ser cancelado a favor del Tesoro Nacional a través de la cuenta corriente número **268- 84007-1** del Banco de Occidente, denominada **MDN-DIMAR MULTAS RECAUDOS**.

ARTÍCULO TERCERO: NOTIFICAR personalmente por intermedio de la Oficina Jurídica de la Capitanía de Puerto de Barranquilla, el contenido de la presente Resolución a la Agencia Marítima **MULTIPORT EU**, identificada con el NIT No. 8305065843, al Capitán de la **MN "VICJOUR ACE"**, señor **ZHU HAICHENG**, identificado con el pasaporte No. EJ3764601 de la República de China y al Armador de la **MN "VICJOUR ACE"**, empresa **VJ SHIPPING & LOGISTICS PTE. LTD.**, con el número de identificación 201902181R, en los términos señalados en los artículos 67 y 69 de la Ley 1437 de 2011 -*Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo*-

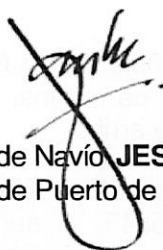


Identificador: IMPS 8VNY thr0 i4vj G1FW lism R4Y=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico depende de la validez de este documento electrónico.

ARTÍCULO CUARTO: Contra el presente acto administrativo proceden los recursos de reposición ante esta Capitanía de Puerto y de apelación ante la Dirección General Marítima, los cuales deberán interponerse por escrito en la diligencia de notificación personal, o dentro de los diez (10) días siguientes a ella, o a la notificación por aviso, o al vencimiento del término de publicación, según sea el caso, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 76 de la Ley 1437 de 2011 -Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo-

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,



Capitán de Navío **JESÚS ANDRÉS ZAMBRANO PINZÓN**
Capitán de Puerto de Barranquilla



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza por medio del código QR y el código de verificación. Identificador: ImpS 8VNY thr0 i4vj G1FW ilsm R4Y=