

## CONSTANCIA SECRETARIAL

Barranquilla, 13 de junio 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 **(0059-2022) MD-DIMAR-CP03-JURÍDICA** de fecha 27 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 ANDRES CANTOR CABALLERO, identificado con cédula de ciudadanía No. 73.166.215, respectivamente.

### AVISO NO. 015

De la Resolución Número **(0059-2022) MD-DIMAR-CP03-JURÍDICA** de fecha 27 de mayo de 2022 "Por medio de la cual se archivan las averiguaciones preliminares por presunta infracción o violación a normas de marina mercante", en su parte resolutive establece lo siguiente:

### RESUELVE

**ARTÍCULO PRIMERO. ORDENAR** el archivo de la presente averiguación preliminar No. 13022022003 de fecha 22 de marzo de 2022, por presunta violación a las normas de Marina Mercante, que se adelantó por este Despacho en relación con el Reporte de Novedades de Control Tráfico Marítimo de fecha 05 de febrero de 2022, suscrito por el señor MA1MNC WALTER FERNANDO MORALES POSSO, controlador de turno de la Estación de Control, Tráfico y Vigilancia Marítima y Fluvial, de la Capitanía de Puerto de Barranquilla – ECTVMF CP03.

**ARTÍCULO SEGUNDO. NOTIFICAR** por intermedio de la Oficina Jurídica de la Capitanía de Puerto de Barranquilla, la presente providencia a las partes interesadas, Agencia Marítima **SEABOARD DE COLOMBIA S.A.**, identificada con el NIT No. 800.250.763-5, a la **UNIÓN TEMPORAL PILOTOS DEL PUERTO DE BARRANQUILLA y R&M PILOTOS** y al señor **CARLOS ANDRÉS CANTOR CABALLERO** identificado con cédula de ciudadanía No. 73.166.215, 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 TERCERO.** Contra la presente providencia proceden los recursos de reposición ante esta Capitanía de Puerto y de apelación ante la Dirección General Marítima, que 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 el caso, de conformidad con 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 pudiere hacerse la notificación personal al cabo de



la seguridad  
es de todos

Mindefensa



**Dirección General Marítima**  
**Autoridad Marítima Colombiana**

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 ANDRÉS CANTOR CABALLERO** identificado con cédula de ciudadanía No. 73.166.215, pese a que le fue enviada la respectiva citación al correo electrónico y dirección física que reposa en el expediente con radicado No. 310520220920R, quien de acuerdo con la guía No. 2116784449, fue recibida el día 03/06/2022, sin que asistieran al despacho.

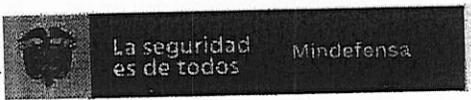
El aviso No. 015 es fijado hoy trece (13) de junio de dos mil veintidós (2022), siendo las 08:00R horas, permaneciendo publicado por el término de Ley, tal como lo establece el artículo 69 de la Ley 1437 de 2011, en las carteleras de la entrada de la Capitanía de Puerto de Barranquilla y publicado en la página web de Dimar.

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

Se desfija hoy diecisiete (17) de junio de dos mil veintidós (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. (0059-2022) MD-DIMAR-CP03-JURÍDICA de fecha 27 de mayo de 2022.



**Dirección General Marítima**  
Autoridad Marítima Colombiana

**RESOLUCIÓN NÚMERO ( 0059-2022) MD-DIMAR-CP03-JURIDICA 27 DE MAYO DE 2022**

***“Por medio del cual se archivan las averiguaciones preliminares por presunta infracción o violación a normas de marina mercante”***

**EL CAPITÁN DE PUERTO DE BARRANQUILLA**

Con fundamento en las competencias conferidas en el numeral 8º del artículo 3º del Decreto 5057 de 2009, en concordancia con el numeral 27 del artículo 5º y 76 del Decreto Ley 2324 de 1984, procede el despacho a proferir acto administrativo que resuelve averiguaciones preliminares No. 13022022003, por presunta violación a las normas de marina mercante, con relación con los hechos ocurridos el día 05 de febrero de 2022, relacionados con la MN “AS SABRINA” de bandera de LIBERIA y número de identificación OMI 9387463, representado por la Agencia Marítima SEABOARD DE COLOMBIA S.A., identificada con el NIT No. 800.250.763-5.

**ANTECEDENTES**

Mediante el reporte de novedades de fecha 5 de febrero de 2022, suscrito por el señor MA1MNC Walter Fernando Morales Posso, Controlador de turno de la Estación de Control, de Tráfico y Vigilancia Marítimo y Fluvial – ECTVMF CP03, se reportó novedad acaecida con la agencia marítima SEABOARD DE COLOMBIA S.A., solicitando zarpe de la MN AS SABRINA, correspondiente a la maniobra de zarpe programada para el mismo día a las 13:30R, este Despacho tuvo conocimiento de los siguientes hechos:

*“Siendo las 11:26R del día 05 de febrero del 2022, se recibe llamado vía celular de señor Leonel Rico agencia marítima Seaboard solicitando zarpe de la MN AS SABRINA, se procede a programar maniobra de zarpe para las 13:30R.*

*Siendo las 15:15R el piloto Carlos Cantor reporta abordó MN AS SABRINA informando que el buque aún no estaba listo que faltaban 20 contenedores por cargar que esa operación dura aproximadamente 2 horas de trabajo.*

*Siendo las 13:22R se recibe información por parte de la operadora en turno de pilotos prácticos que el piloto Carlos Cantor se había desembarcado.”*

Asimismo, se recibió mediante correo electrónico de fecha 05 de febrero de 2022, por parte del señor LEONEL RICO, Jefe de operaciones de la Agencia Marítima SEABOARD, a la Señorita Teniente de Fragata PATRICIA PEÑARANDA RODRÍGUEZ, Responsable de la Oficina Asesora Jurídica de esta Capitanía de Puerto, indicando lo siguiente:

*“11:01 Se solicita piloto para zarpe MN AS SABRINA para las 13:30, el cual fue confirmado por ECTVMF CP03.*

13:21 Se recibe una llamada de ECTVMF CP03, informado que el piloto practico asignado para la maniobra de zarpe, se desembarcó y cancelo la maniobra debido a que la MN no había culminado operaciones.

13:28 Indagamos con la estación de Pilotos Barranquilla, el motivo por el cual se desembarcó del piloto, la operadora en turno nos explica que el piloto había indagado con el oficial en turno y con el Capitán de la nave por las operaciones y estos le habían comentado que hacían falta 20 movimientos de cargue y que las operaciones estaban en progreso.

Por información del oficial en turno del barco el piloto practico estuvo a bordo del barco al as 13:12, y se desembarcó a las 13:22, cancelando la maniobra de zarpe de la misma argumentando lo siguientes según un email enviado por el mismo, citamos, "Para su información estuve abordo en en puente de mando a las 13:15. Fui informado por el oficial de guardia que me recibió en nombre del capitán de la nave que faltaban 20 contenedores por un solo gancho más el tiempo de trinca y documentación es decir aprox. 2.5 horas de trabajo.

La agencia no estaba abordo y la información la recibí de primera mano de fuente confiable y de quien asesoró y prestó el servicio que es el Cptn del barco. Procedí a desembarcar en común acuerdo con el barco y reporté la situación por radio canal 13 a la ECTM"

Inmediatamente se hizo un corte con la terminal a las 13:23 y estos nos confirmaron que hacían falta por cargar 9 contenedores en la cubierta del barco, que por ende sería una media hora de operaciones más, a nuestro criterio el señor piloto practico tomo una decisión apresurada en cancelar la maniobra, el conducto regular en estos casos es llamar a la agencia e indagar con la misma sobre las operaciones del barco y aclarar todas las dudas al respecto."

## ACERVO PROBATORIO

### DOCUMENTALES:

1. Correo electrónico de fecha 7 de febrero de 2022, remitido por parte del señor LEONEL RICO, en su calidad de jefe de operaciones de la Agencia Marítima SEABOARD DE COLOMBIA S.A., visible a folio 03 del E.O.
2. Reporte de Novedades de Control Tráfico Marítimo de fecha 05 de febrero de 2022, suscrito por el señor MA1MNC WALTER FERNANDO MORALES POSSO, visible a folio 05 del E.O.
3. Informe de fecha 31 de marzo de 2022, suscrito por el señor CARLOS CANTOR CABALLERO, piloto práctico asignado para realizar la maniobra de zarpe de la MN AS SABRINA, el día 05 de marzo de 2022, visible a folio 18 del E.O.
4. Correo electrónico de fecha 01 de abril de 2022, enviado por el señor CAYO GIOVANNI JIMENEZ NORIEGA, por medio del cual remite informe detallado sobre a maniobra de zarpe de la MN "AS SABRINA" realizada el día 05 de febrero de 2022, visible a folio 20 del E.O.

### COMPETENCIA

De conformidad con lo dispuesto en el parágrafo 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.

Asimismo, mediante la Ley 658 del 14 de junio de 2001, se establecieron procedimientos y facultades para el control, vigilancia y autorización del desarrollo de la actividad



marítima y fluvial de practicaje como servicio público ejercida dentro de la jurisdicción de la Autoridad Marítima Colombiana.

Dentro de las funciones de la Autoridad Marítima está, entre otras, la de "(...) Regular, autorizar y controlar las actividades relacionadas con el arribo, atraque, maniobra, fondeo, remolque y zarpe de las naves y artefactos navales; practicar la visita de recepción a puerto colombiano a las naves y artefactos navales a través de las Capitanías de Puerto (...) autorizar, controlar el ejercicio profesional de las personas naturales y jurídicas dedicadas a las actividades marítimas en especial las de practicaje, remolque, (...) y adelantar y fallar investigaciones por Presuntas Violaciones a Normas de Marina Mercante, de conformidad con lo dispuesto en 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 DE LA CAPITANÍA DE PUERTO DE BARRANQUILLA

Recaudadas las pruebas relacionadas en la presente actuación administrativa, y no habiendo más diligencias por practicar, este Despacho procede a proferir decisión de fondo, con el fin de agotar el trámite de averiguación preliminar. Para proferir su decisión este Despacho, tiene en cuenta las siguientes consideraciones:

Que la Dirección General Marítima tiene competencia para adelantar y fallar investigaciones por Presuntas Violaciones a Normas de Marina Mercante, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 27 del artículo 5° del Decreto Ley 2324 de 1984.

Que corresponde a la Autoridad Marítima como responsable de la supervisión, control y reglamentación de las actividades marítimas, determinar y aplicar cuando hubiere lugar, las sanciones o multas por infracciones o violaciones a normas relativas a las actividades marítimas y de la Marina Mercante.

Que 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 el numeral 5 del artículo 5° ibidem establece como función de la Dirección General Marítima dirigir y controlar las actividades relacionadas con la seguridad de la vida humana en el mar, la búsqueda y el salvamento marítimo.

Que, mediante el artículo 5 del Decreto Ley ídem, se establecieron las funciones y atribuciones de la Autoridad Marítima Nacional, entre otras, las de "(...) Regular, autorizar y controlar las actividades relacionadas con el arribo, atraque, maniobra, fondeo, remolque y zarpe de las naves y artefactos navales a través de las Capitanías de Puerto (...) **autorizar, controlar** el ejercicio profesional de las personas naturales y jurídicas dedicadas a las actividades marítimas en especial las de **practicaje**, remolque, agenciamiento marítimo, carrotaje de naves y de carga, portuarias, estiba, dragado, clasificación, reconocimiento, bucería, salvamento y comunicaciones marítimas y expedir las licencias que correspondan (...)" (Negrilla, subrayado y cursiva por fuera de texto).

Que mediante el artículo 124 ibidem "El practicaje en aguas jurisdiccionales nacionales constituye un servicio público regulado y controlado por la Autoridad Marítima". (Negrilla, subrayado y cursiva por fuera de texto).

Asimismo, 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 de Marina Mercante.

Que, mediante la Ley 658 de 2001, se reguló la actividad marítima y fluvial de practicaje como servicio público en las áreas marítimas y fluviales de jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional.

Asimismo, el numeral 2 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993, se establece al transporte como un servicio público sujeto a la regulación del Estado, quien deberá ejercer sobre esta actividad, el control y vigilancia necesaria para una adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

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 ibidem.

Que, en virtud de los numerales 6 y 8 del artículo 3º del Decreto 5057 de 2009, se establecen las funciones de la Capitanías de Puerto de Colombia, como regionales de la Autoridad Marítima, entre ellas, las de "controlar la prestación del servicio público de practicaje, emitiendo las instrucciones o recomendaciones pertinentes, con el fin de garantizar en forma segura la prestación de este servicio público", así como la de "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", respectivamente. (Cursiva fuera del texto original)

Que, mediante la Ley 658 del 14 de junio de 2001, se establecieron procedimientos y facultades para el control, vigilancia y autorización del desarrollo de la actividad marítima y fluvial de practicaje como servicio público ejercida dentro de la jurisdicción de la Autoridad Marítima Colombiana.

Que, el numeral 5 del artículo 15 de la ley 658 de 2001, indica, en cuanto a las empresas que prestan el servicio público de practicaje, entre otras, la obligación de "acatar las disposiciones de la Autoridad Marítima Nacional, así como las instrucciones y/o recomendaciones del Capitán de Puerto o de su representante en lo referente a la actividad marítima de practicaje". (Cursiva, negrilla y subrayado fuera del texto original)

Qué, el artículo 63 ibidem dispone que, las sanciones a que hubiere lugar por la violación o infracción a cualquiera de las normas citadas en dicha ley se aplicarán de conformidad con lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984, y de las normas que los modifiquen o adicionen en lo relacionado con la actividad marítima de practicaje.

Ahora bien, con el objetivo de brindar una herramienta dinámica y unificada para el procedimiento de la navegación en la jurisdicción de la Dirección General Marítima en Barranquilla - Capitanía de Puerto de Barranquilla, y de dar seguridad en el tráfico de buques y artefactos navales facilitando la gestión portuaria y náutica, de una forma íntegra



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza mediante el uso de un código QR y un código de barras. Identificador: ZsTI yjxx o+Rn MXLI ZSLZ 72F+ 1f4=

y segura se expidió la Resolución No. 0020 de 2015, "Por medio de la cual se establecen procedimientos para el control de tráfico en la navegación náutica en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla".

En este sentido, el artículo 3 ibidem, claramente indica que "Toda maniobra descrita en el artículo 5° de la presente resolución será registrada en debida forma por la agencia marítima a través del Sistema Integrado de Tráfico Marítimo (Sitmar)."

A su vez, el artículo 4 de la mencionada resolución, establece en su párrafo segundo que: "Se establece un tiempo máximo de 60 minutos para dar cumplimiento a la hora programada para el inicio de la maniobra, siempre y cuando no interfiera con otra maniobra; en caso contrario la Estación Control de Tráfico y Vigilancia Marítima y Fluvial podrá reprogramarla."

Que, según el artículo 47 de la ley 1437 de 2011 -Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo-, 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.

Lo anterior, en armonía con lo dispuesto en el numeral 8º del artículo 3º del Decreto 5057 de 2009, mediante el cual, se establecen las funciones de las Capitanías de Puerto, entre otras, la de investigar y fallar de acuerdo con su competencia, aún de oficio, las infracciones a la normatividad marítima que regula las actividades marítimas.

### ANÁLISIS DE PRUEBAS Y HECHOS

En primer lugar, es preciso indicar que las averiguaciones preliminares iniciadas con ocasión a la presunta violación de las normas de Marina Mercante se adelantan conforme a lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 47 de la ley 1437 de 2011 -Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo-, concordante con el artículo 82 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Que, luego de analizado los hechos relatados mediante el reporte de novedades de fecha 5 de febrero de 2022, suscrito por el señor MA1MNC Walter Fernando Morales Posso, en su calidad de Controlador de turno de la Estación de Control, de Tráfico y Vigilancia Marítimo y Fluvial - ECTVMF CP03, quien reportó la novedad acaecida con la agencia marítima SEABOARD DE COLOMBIA S.A., respecto del zarpe de la MN "AS SABRINA", programada para el mismo día a las 13:30R, este Despacho encontró que:

1. La Agencia Marítima SEABOARD DE COLOMBIA S.A., solicitó la prestación de los servicios que se relacionan en el reporte de novedades de fecha 05 de febrero de 2022, para realizar a las 13:30R la maniobra de zarpe de la MN "AS SABRINA", tal como consta a folio 05 del E.O.;
2. Según consta en el informe remitido por la Agencia Marítima, y lo encontrado en los correos electrónicos recibidos por la ECTVMF CP03, efectivamente el piloto práctico



Identificador: z5Tl yjxx o+Rn MXLI zSLZ 72F+ 114=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza mediante el código QR adjunto.

asignado para la maniobra, señor CARLOS CANTOR CABALLERO, abordó el buque a las 13:15R, para iniciar la maniobra programada. Lo anterior se encuentra soportado tanto por la Agencia Marítima, como por el piloto práctico y el representante legal de la Unión Temporal Pilotos del Puerto de Barranquilla, en sus respectivos informes.

En este sentido, no existiendo duda respecto de la hora en que se encontraba a bordo de la embarcación el piloto práctico, procede el Despacho a analizar, conforme obra en el expediente, si la decisión de este de desembarcarse de la motonave y suspender la realización de la maniobra fue justificada o si, por el contrario, da lugar a formular cargos por violación a las normas de marina mercante.

En tal sentido, tal como consta a folio 18 del E.O, reposa dentro del acervo probatorio e la presente averiguación preliminar, informe suscrito por el señor CARLOS CANTOR CABALLERO, en su calidad de piloto práctico de fecha 31 de marzo de 2022.

Así las cosas, de forma resumida el despacho extrae del informe suscrito por el señor CARLOS CANTOR CABALLERO, lo siguiente:

*"(...) Fui asignado por la empresa Pilotos del Puerto de Barranquilla S.A para realizar la maniobra de zarpe de la Motonave en asunto, para las 13:30 horas.*

*Estuve abordo en el puente de mando a las 13:15 horas. Me presenté al oficial de guardia quien, a su vez, le informo al capitán del buque; me notificaron que faltaban 20 contenedores por cargar por un solo gancho con la grúa de tierra, más el tiempo que necesitaba para la trinca y firma de documentación, por lo cual estimaban un tiempo aproximado de 2.5 horas más y me manifestaron que había llegado muy temprano.*

*Recibida esta información procedí a comunicar por radio VHF Canal 13 a la Estación de Control Tráfico Marítimo, lo reportado por el buque y que procedía a desembarcarme, teniendo en cuenta que faltaban 2.5 horas de trabajo, a lo cual la Estación de Control Tráfico Marítimo me confirmó el recibido de la información. Procedo a desembarcarme aproximadamente a las 13:25 horas.*

*La agencia no estaba a bordo del buque y la información la recibí de primera mano y de fuente confiable, como es el buque a quien asesoro y le presto el servicio de practicaaje. Procedí a desembarcar en común acuerdo con el buque y reporté la situación por radio VHF canal 13 a la Estación de Control Tráfico Marítimo (...)" (Cursiva fuera de texto original)*

Asimismo, de dicho informe se tiene que, en atención a lo consignado en el Reporte de Maniobras y Servicios de Practicaaje - PILREP, diligenciado por el piloto práctico que finalmente realizó la maniobra se tiene que su embarque fue a las 15:00R, y el desembarque se dio a las 16:25R.

Por otro lado, según consta en el informe remitido por la Unión Temporal Pilotos del Puerto de Barranquilla, vía correo electrónico el día 01 de abril de 2022, el señor CAYO GIOVANNI JIMENEZ NORIEGA, en su calidad de director de la mencionada unión temporal, informa detalladamente los hechos que dieron origen a la presente averiguación preliminar, encontrado que, dentro del mismo, señala que: *"De acuerdo al informe presentado por el Practico asignado a la maniobra de Zarpe desde Pbaq 4. abordo a las 13:15.; reportando vía VHF canal 13 a ECTM que fue informado por el Oficial de Guardia de la motonave a nombre del Capitán informa que hacen falta 20 contenedores por cargar por un solo gancho con la grúa de tierra más el tiempo de trinca y documentación es decir aproximadamente 2.5 horas para que el buque estuviese listo para zarpar, motivo por el cual se cancela maniobra."* (Cursiva, negrilla y subrayado fuera de texto original), visible a folio 24 del E.O.

Dentro de lo manifestado por el señor JIMENEZ NORIEGA, se encuentra lo indicado en el correo electrónico de fecha 05 de febrero de 2022, remitido por el señor LEONEL RICO MARTÍNEZ, en su calidad de Jefe de Operaciones de la Agencia Marítima SEABOARD DE COLOMBIA S.A., donde precisamente señala: *"el piloto decide desembarcarse a las 13:22, negándose a esperar esa media hora, la solicitud fue realizada para las 13:30 y era deber del piloto practico esperar un tiempo prudente para realizar la maniobra de zarpe, el conducto regular en este caso era llamar a la agencia para enterarse de cómo iban en realidad las operaciones del barco y no tomar la decisión de abordar la maniobra por cuenta propia, ustedes mismo acaban de reprogramar la maniobra de zarpe para las 15:00, viéndonos perjudicados de manera considerable en nuestro itinerario."* (Cursiva, negrilla y subrayado fuera de texto original), tal como consta a folio 24 del E.O.

Cabe resaltar que, el prenombrado informe se encuentra en orden cronológico, los pasos seguidos para coordinar la decisión tomada por el piloto práctico designado para brindar el asesoramiento técnico en la maniobra de zarpe, el cual permite establecer a este Despacho que la decisión no fue de manera arbitraria, y que los retrasos en el inicio de la maniobra no se presentaron por la decisión adoptada por el piloto práctico *-de manera subjetiva-*, sino a motivos ajenos a éste.

Conforme a lo anterior, para el despacho resulta claro que, efectivamente la maniobra de zarpe planeada en un principio con el piloto CANTOR, no se llevó a cabo por no haberse terminado la operación de carga de los contenedores en el buque<sup>1</sup>, derivándose de este hecho, un posible mal planeamiento o calculo para la programación del zarpe de la nave, conllevando así no solo a desgastes administrativos de las partes involucradas sino a retrasos y reprogramaciones por parte de la ECTVMF CP03.

Para el caso particular, es oportuno traer a colación lo preceptuado por el artículo 3 de la Resolución No. 0020 de 2015, claramente indica que *"Toda maniobra descrita en el artículo 5° de la presente resolución será registrada en debida forma por la agencia marítima a través del Sistema Integrado de Tráfico Marítimo (Sitmar)."*

Asimismo, conforme a lo dispuesto en el parágrafo 2 del artículo 4 ibidem *"Se establece un tiempo máximo de 60 minutos para dar cumplimiento a la hora programada para el inicio de la maniobra, siempre y cuando no interfiera con otra maniobra; en caso contrario la Estación Control de Tráfico y Vigilancia Marítima y Fluvial podrá reprogramarla."* (subrayado y negrilla fuera de texto original)

En consonancia con la normatividad anteriormente dispuesta, la Resolución 630 de 2012, por medio de la cual se establece la remuneración dispuesta en el artículo 7° de la Ley 658 de 2001, en su artículo 47°, establece respecto de la cancelación de la maniobra, por **razones ajenas a la voluntad del piloto práctico**, que *"Cuando se solicite el servicio de practicaje y por razones ajenas al piloto práctico la maniobra se cancele y este se encuentre a bordo, el servicio tendrá un costo del 20% del valor de la maniobra, si se cancela dentro de la primera hora; si se cancela la maniobra dentro de la segunda hora, tendrá un costo del 30%; si la maniobra es cancelada dentro de la tercera hora o más, tendrá un costo del 50%. En ningún caso, el valor del servicio podrá exceder del 50%."* (cursiva y negrilla fuera de texto original)

<sup>1</sup> Visible a folio 24 de E.O



Identificador: Z5T1yJxx oRn MXLI zSLZ 72F+ 114-

Así las cosas, puede concluir el Despacho que, sin lugar a dudas, la decisión del señor CARLOS CANTOR CABALLERO, para el día 05 de febrero de 2022, se dio con fundamento en los retrasos que presentaba propiamente la embarcación referente a la operación de cargue de la misma, impidiendo con ello que se iniciara la maniobra de zarpe programada para las 13:30R, ocasionando con esto no solo un desgaste para el piloto práctico en cuanto a su disponibilidad sino un cambio en la programación diaria que realiza la ECTVMF CP03 respecto a todos los movimientos que se debían llevar a cabo en el Puerto de Barranquilla. De esta forma, resulta oportuno, necesario y pertinente exhortar a las Agencias Marítimas de la jurisdicción, para el caso puntual a la Agencia SEABOARD de Colombia S.A, ajustar sus programaciones a las **condiciones y tiempos operacionales reales**, evitando con ello afectaciones de esta índole, máxime cuando ya existen quejas por parte de los pilotos prácticos sobre estas prácticas recurrentes.

Con base en lo anterior, no existe mérito para formular cargos dentro de un procedimiento administrativo sancionatorio por violación a las normas de marina mercante, pues de esta averiguación preliminar se concluye que, no existió violación a dichas normas.

Al respecto, en la sentencia C-032 de 2017, dictada por la honorable Corte Constitucional, reiteró el carácter flexible del principio de legalidad y del principio de tipicidad en el derecho administrativo sancionatorio, frente a las prescripciones del derecho penal, fijando además los criterios de evaluación que deben ser satisfechos para uno y otro principio dentro del derecho administrativo sancionatorio. Así, respecto del carácter flexible del principio de legalidad dijo:

*“3.1.3. En el ámbito del derecho administrativo sancionador el principio de legalidad se aplica de modo menos riguroso que en materia penal, por las particularidades propias de la normatividad sancionadora, por las consecuencias que se desprenden de su aplicación, de los fines que persiguen y de los efectos que producen sobre las personas. Desde esta perspectiva, el derecho administrativo sancionador suele contener normas con un grado más amplio de generalidad, lo que en sí mismo no implica un quebrantamiento del principio de legalidad si existe un marco de referencia que permita precisar la determinación de la infracción y la sanción en un asunto particular. Así, el derecho administrativo sancionador es compatible con la Carta Política si las normas que lo integran –así sean generales y denoten cierto grado de imprecisión– no dejan abierto el campo para la arbitrariedad de la administración en la imposición de las sanciones o las penas. Bajo esta perspectiva, se cumple el principio de legalidad en el ámbito del derecho administrativo sancionador cuando se establecen: (i) “los elementos básicos de la conducta típica que será sancionada”; (ii) “las remisiones normativas precisas cuando haya previsto un tipo en blanco o los criterios por medio de los cuales se pueda determinar la claridad de la conducta”; (iii) “la sanción que será impuesta o, los criterios para determinarla con claridad”.”<sup>2</sup>*

Y respecto del carácter flexible del principio de tipicidad como componente del principio de legalidad en derecho administrativo sancionatorio, agregó:

*“En la misma dirección, ha reiterado la Corte Constitucional que se realiza el principio de tipicidad en el campo del derecho administrativo sancionador cuando concurren tres*

<sup>2</sup> Sentencia C-242 de 2010 M.P. Mauricio González Cuervo, consideración jurídica No. 3.1.3., usando como intertexto las sentencias C-564 de 2000, C-406 de 2004, C-343 de 2006, C-1011 de 2008

elementos: (i) "Que la conducta sancionable esté descrita de manera específica y precisa, bien porque la misma esté determinada en el mismo cuerpo normativo o sea determinable a partir de la aplicación de otras normas jurídicas; (ii) "Que exista una sanción cuyo contenido material esté definido en la ley"; (iii) "Que exista correlación entre la conducta y la sanción". De todos modos, ha destacado la Corte Constitucional que "las conductas o comportamientos que constituyen falta administrativa no tienen por qué ser descritos con la misma minuciosidad y detalle que se exige en materia penal, permitiendo así una mayor flexibilidad en la adecuación típica".

De los principios más trascendentales en el derecho sancionatorio que destaca la doctrina, a saber: i) el principio de legalidad, ii) el principio de tipicidad, iii) el debido proceso, iv) el derecho de defensa, v) el derecho a no declarar contra sí mismo, vi) el principio de presunción de inocencia, vii) el principio de la personalidad de las sanciones o dimensión personalísima de la sanción, viii) el principio de proporcionalidad, y ix) el principio de oportunidad, entre otros<sup>3</sup>.

El inciso final del numeral 1° del artículo 3 de la ley 1437 de 2011, *-Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo-*, establece:

*"En virtud del principio del debido proceso, las actuaciones administrativas se adelantarán de conformidad con las normas de procedimiento y competencia establecidas en la Constitución y la ley, con plena garantía de los derechos de representación, defensa y contradicción.*

*En materia administrativa sancionatoria, se observarán adicionalmente los principios de legalidad de las faltas y de las sanciones, de presunción de inocencia, de no reformatio in pejus y non bis in ídem".* (Cursiva, negrillas y subrayas fuera del texto original).

De manera que este Despacho, no encuentra razón para continuar con la presente actuación administrativa, habida cuenta que los investigados, actuaron dentro de marco de las normas de marina mercante, por lo cual se ordenará el archivo definitivo.

En mérito de lo 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 5° y 76 del Decreto Ley 2324 de 1984,

### RESUELVE:

**ARTÍCULO PRIMERO. ORDENAR** el archivo de la presente averiguación preliminar No. 13022022003 de fecha 22 de marzo de 2022, por presunta violación a las normas de Marina Mercante, que se adelantó por este Despacho en relación con el Reporte de Novedades de Control Tráfico Marítimo de fecha 05 de febrero de 2022, suscrito por el señor MA1MNC WALTER FERNANDO MORALES POSSO, controlador de turno de la Estación de Control, Tráfico y Vigilancia Marítima y Fluvial, de la Capitanía de Puerto de Barranquilla – ECTVMF CP03.

<sup>3</sup> Derecho. Administrativo Sancionador. Una aproximación dogmática. Jaime Ossa Arbeláez. Segunda Edición. Legis. 2009. Págs. 187 a 424

Resolución No 0059-2022 - MD-DIMAR-CP03-JURIDICA de 27 de mayo de 2022

10

**ARTÍCULO SEGUNDO. NOTIFICAR** por intermedio de la Oficina Jurídica de la Capitanía de Puerto de Barranquilla, la presente providencia a las partes interesadas, Agencia Marítima **SEABOARD DE COLOMBIA S.A.**, identificada con el NIT No. 800.250.763-5, a la **UNIÓN TEMPORAL PILOTOS DEL PUERTO DE BARRANQUILLA y R&M PILOTOS** y al señor **CARLOS ANDRÉS CANTOR CABALLERO** identificado con cédula de ciudadanía No. 73.166.215, 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 TERCERO.** Contra la presente providencia proceden los recursos de reposición ante esta Capitanía de Puerto y de apelación ante la Dirección General Marítima, que 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 el caso, de conformidad con 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 puede verificarse en el sitio web de la Capitanía de Puerto de Barranquilla.  
Identificador: ZsTI yxx o+Rn MXLI zSLZ 72F+ 14=