

Identificador: C:\U 7\HI mA3X ec19 pxUz M9f3 27f=

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



**Dirección General Marítima**  
Autoridad Marítima Colombiana

15

## RESOLUCIÓN NÚMERO (0318-2019) MD-DIMAR-GLEMAR 29 DE ABRIL DE 2019

“Por medio de la cual se resuelve el recurso de apelación interpuesto por el señor JOSÉ HILARIO LÓPEZ MORALES, en calidad de Capitán y la Abogada JACQUELINE ISABEL JULIAO ESPARRAGOZA, apoderada de la Sociedad NAVIERA FLUVIAL COLOMBIANA S.A., en calidad de Armadora del remolcador “CATALINA” de bandera colombiana, contra la Resolución del 27 de marzo de 2018, emitida por el Capitán de Puerto de Barranquilla, dentro del procedimiento administrativo sancionatorio No. 13022017004, adelantado por violación a las normas de Marina Mercante”

### EL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

En ejercicio de las facultades legales, en especial las que le confiere el numeral 2, artículo 2 del Decreto 5057 de 2009, esta Dirección General es competente para resolver los recursos de apelación interpuesto en investigaciones adelantadas por violación a las normas de Marina Mercante, y ocupación indebida en Bienes de Uso Público, ocurridas dentro de la jurisdicción establecida en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

### ANTECEDENTES

Mediante acta de protesta del 31 de enero del 2017, el Suboficial VLADIMIR LLAMAS PEREIRA, informó a la Capitanía de Puerto de Barranquilla que el Remolcador “CATALINA” no se reportó a la Estación de Control de Tráfico Marítimo, ni esperó autorización de zarpe, por lo que vulneró las normas de Marina Mercante.

En virtud de lo anterior, el Capitán de Puerto de Barranquilla el 17 de febrero de 2017, inició procedimiento administrativo sancionatorio formulando cargos contra el señor JOSÉ HILARIO LÓPEZ MORALES y a la Sociedad NAVIERA FLUVIAL COLOMBIANA S.A., por presunta violación a las normas de Marina Mercante.

Agotadas las etapas de que trata el artículo 47 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo –Ley 1437 de 2011-, el 27 de marzo de 2018 el Capitán de Puerto de Barranquilla emitió acto administrativo sancionatorio, a través del cual declaró administrativamente responsable por violación a las normas de Marina Mercante al señor JOSÉ HILARIO LÓPEZ MORALES, en calidad de Capitán del remolcador “CATALINA”.

En consecuencia, le impuso a título de sanción al responsable, multa equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes, suma que asciende a siete millones trescientos setenta y siete mil ciento setenta pesos m/cte. (\$7.377.170), pagaderos de manera solidaria con la Sociedad NAVIERA FLUVIAL COLOMBIANA S.A., en su calidad de Propietaria y Armadora del remolcador "CATALINA".

Mediante escrito recibido el 4 de mayo de 2018, el señor JOSÉ HILARIO LÓPEZ MORALES, en calidad de Capitán del remolcador "CATALINA", interpuso recurso de apelación contra la Resolución sancionatoria emitida en primera instancia.

El día 7 de mayo de 2018, la Abogada JACQUELINE ISABEL JULIAO ESPARRAGOZA, en calidad de apoderada de la Sociedad NAVIERA FLUVIAL COLOMBIANA S.A., presentó recurso de reposición y subsidio apelación, contra la Resolución de fecha 27 de marzo de 2018.

Mediante Resolución No. 0022-2018 MD-DIMAR-CP03 del 29 de mayo de 2018, el Capitán de Puerto de Barranquilla, resolvió el recurso de reposición interpuesto por la Abogada JACQUELINE ISABEL JULIAO ESPARRAGOZA, confirmando en su totalidad la Resolución de fecha 27 de marzo de 2018 y consecuentemente concedió el recurso de apelación del señor JOSÉ HILARIO LÓPEZ MORALES y la Sociedad NAVIERA FLUVIAL COLOMBIANA S.A., ante el Director General Marítimo.

### COMPETENCIA

De conformidad con lo establecido en el numeral 27, artículo 5º del Decreto Ley 2324 de 1984, y el numeral 2, artículo 2 del Decreto 5057 de 2009, corresponde a la Dirección General Marítima adelantar y fallar las investigaciones administrativas por violación a las normas de Marina Mercante.

### ARGUMENTOS DEL APELANTE

Del recurso de apelación impetrado por el señor JOSÉ HILARIO LÓPEZ MORALES, en calidad de Capitán del remolcador "CATALINA", este Despacho se permite extraer los siguientes apartes:

*El apelante manifiesta: "En ningún momento autorice ni dirigí dicha maniobra de zarpe del RR "CATALINA" para realizar dichos movimientos, tal cual como lo exprese en el preguntado contestado, ya que me encontraba ausente y fuera de la embarcación atendiendo cargue de palanquillas en compañía del auxiliar de operaciones el señor Enrique Martínez" (cursiva fuera de texto)*

Del recurso presentado por la Abogada JACQUELINE ISABEL JULIAO ESPARRAGOZA, se extrae lo siguiente:

1. "(...) esta situación en donde no quedó informada la ECTF, no ha sido ocasionada, promovida ni patrocinada por NAVIERA FLUVIAL COLOMBIANA S.A."
2. La falta de comunicación a la Estación de Control de Tráfico Marítimo se debió a un error humano en la que no tiene nada que ver el Armador.

### PROBLEMA JURÍDICO A RESOLVER

En el presente caso se estudiarán los siguientes aspectos:

- (I) De las consideraciones sobre los recursos de apelación interpuestos, (II) Del estudio probatorio del caso en concreto.

### CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

#### I. De las consideraciones sobre el recurso de apelación interpuesto

Teniendo en cuenta el argumento presentado por el señor JOSÉ HILARIO LÓPEZ MORALES, en calidad de Capitán del remolcador "CATALINA", y la Abogada JACQUELINE ISABEL JULIAO ESPARRAGOZA, apoderada de la Sociedad NAVIERA FLUVIAL COLOMBIANA S.A., el Despacho entra a resolver lo siguiente:

Básicamente el argumento del señor JOSÉ HILARIO LÓPEZ MORALES, se centra en explicar los hechos que originaron la vulneración a la normatividad marítima y alude que él no se encontraba al momento de la maniobra de zarpe, por lo tanto no dirigió, ni autorizó la misma, ante ello solicita se reconsidere la sanción o se oriente por justa causa a quien deba ser dirigida.

Sin embargo, teniendo en cuenta el reporte de infracción del 31 de enero de 2017, que obra en el expediente, se observa que el mismo está firmado por el señor JOSÉ HILARIO LÓPEZ MORALES, por lo que es claro para este Despacho la aceptación a la infracción por parte del citado señor.

En el expediente, se encuentra copia de la declaración del señor JOSÉ HILARIO LÓPEZ MORALES, quien expone que el Piloto en turno realizó la respectiva llamada a la Estación de Control de Tráfico Marítimo, con el fin de solicitar la autorización para realizar la maniobra, sin recibir respuesta por parte de la misma; minutos más tarde se dan cuenta que la comunicación no se pudo realizar de manera efectiva porque se estaba haciendo mediante un canal erróneo, pues antes se había utilizado el equipo para coordinar maniobra interna (folio 76).

Basándonos en las pruebas indicadas, se evidencia que el señor JOSÉ HILARIO LÓPEZ MORALES, no se reportó a la Estación de Control de Tráfico Marítimo, por las razones esgrimidas, a pesar de conocer la obligación que recae sobre este agente responsable de la actividad de la navegación, máxime que en su declaración indica que no se logró hacer

porque con posterioridad evidenciaron que se encontraban en un canal diferente al que se utiliza para realizar el reporte, infringiendo así la normatividad marítima.

Ahora bien, teniendo en cuenta las normas que hacen referencia al zarpe, se cita el contenido del Decreto Ley 2324 de 1984, así:

***“Artículo 97. Zarpe y certificado de navegabilidad. Toda nave para operar en el servicio para el cual se encuentra registrada debe obtener el documento de zarpe, el cual se expedirá por el respectivo Capitán de Puerto, cuando cumpla los requisitos y las condiciones que determine la Autoridad Marítima Nacional.***

*Se exceptúa de esta exigencia las naves con permiso de operación vigente y las naves menores que naveguen dentro de la jurisdicción de una Capitanía o Puerto, siempre y cuando tenga cubrimiento de control de tráfico marítimo al cual deberá reportarse”* (Cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

En igual sentido se tiene que la normatividad marítima contempla la obligación por parte del Capitán de la nave de realizar el reporte a la Estación de Control de Tráfico Marítimo, situación que no es ajena para el señor JOSÉ HILARIO LÓPEZ MORALES, pues por sus años de experiencia debe tener claro los trámites y procedimientos que se deben realizar al momento de realizar cualquier maniobra a los diferentes puertos del país.

Ahora bien, establece el numeral 2 del artículo 81 del Decreto Ley 2324 de 1984, lo relacionado con la aplicación de las sanciones, así:

***“Artículo 81. Aplicación de las sanciones. Para la aplicación de las sanciones o multas se tendrá en cuenta las reglas siguientes:***

***(...) 2. Son atenuantes:***

- a) La observancia anterior a las normas y reglamentos;***
- b) El comunicar a la Capitanía de Puerto o a la Dirección General Marítima las faltas propias;***
- c) La ignorancia invencible;***
- d) El actuar bajo presiones;***
- e) El actuar por razones nobles o altruistas a para evitar un riesgo o peligro mayor.***
- f) El efectuar labores o actos que contribuyan a minimizar o disminuir los daños o perjuicios ocasionados o que se puedan ocasionar por el accidente o siniestro marítimo de que se trate. En estas circunstancias, las sanciones se disminuirán en un cincuenta por ciento (50%). Se sancionarán con mayor severidad aquellas infracciones que pongan en peligro la seguridad de las personas, de las naves, de los artefactos navales o plataformas, de la carga transportada y/o las instalaciones portuarias”.*** (Cursiva fuera de texto).

Así las cosas, la norma en cita no contempla como un atenuante las razones expuestas por el señor JOSÉ HILARIO LÓPEZ MORALES, en casos de infracción a las normas de Marina Mercante, por lo que no se puede aplicar los mismos.

Ahora bien, teniendo en cuenta el argumento presentado por la Abogada JACQUELINE ISABEL JULIAO ESPARRAGOZA, donde expone que la situación no fue ocasionada, promovida ni patrocinada por la NAVIERA FLUVIAL COLOMBIANA S.A., y aduce que fue a falta propia y que tal como se indicó se debió a un error humano y no a falta del Armador, y que finalmente la infracción se presentó por error en el canal de comunicación, de tal manera que solicita se revoque la sanción solidaria impuesta a su representada, por parte del Capitán de Puerto de Barranquilla.

Respecto a lo anterior, es menester señalar que el Código de Comercio en su artículo 1478 numeral segundo, señala las obligaciones del Armador:

***“Artículo 1479. Responsabilidad por las culpas del capitán. Aun en los casos en que haya sido extraño a su designación, el armador responderá por las culpas del capitán”.*** (Cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Con lo anterior queda claro, que la responsabilidad solidaria se predica respecto de la multa impuesta, y no de la declaratoria de responsabilidad en la ocurrencia de una conducta que vulnera la normatividad marítima, la cual es de origen legal como se demostró anteriormente.

Así las cosas, este Despacho no encuentra probado los argumentos presentados por los apelantes.

## **II. Del estudio probatorio del caso en concreto**

Para determinar la violación a las normas de Marina Mercante, y por ende la responsabilidad por parte del señor JOSÉ HILARIO LÓPEZ MORALES, Capitán del remolcador “CATALINA” y la Sociedad NAVIERA FLUVIAL COLOMBIANA S.A, Armadora del mismo, es pertinente revisar el acervo probatorio obrante en el expediente, así:

Respecto a la pregunta de cómo ocurrieron los hechos, en versión libre del 15 de mayo de 2017, el señor JOSÉ HILARIO LÓPEZ MORALES, expuso:

***“El Piloto en turno, procede a realizar la respectiva llamada de solicitud de maniobra a la Estación de Control de Tráfico Marítimo, en vista de no recibir respuesta y verificar el no tráfico de otras embarcaciones se asume respuesta positiva a la maniobra, ya que está de un trayecto demasiado corto, se procede a llevar la barcaza hasta la isla Pensilvania, se regresa escotero, para acoderarnos nuevamente al buque, al volver intentar realizar comunicación con ECTF se verifica, que el canal del equipo VHF no se encontraba en el canal de contacto, se procede nuevamente a colocar el canal de contacto, recibiendo llamada de ECTM de que una embarcación iba a realizar maniobra(...)”*** (cursiva fuera de texto).

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento puede verificarse ingresando a <https://servicios.dimar.mil.co/SE-tramitesentelnea>  
Identificador: CIGU 7/HI mA3X ec19 pxLz M9f3 271=

Respecto a cómo verificó el tránsito de embarcaciones por el canal navegable previo a realizar la maniobra, dijo:

*“Visualmente, a través del AIS que está interconectado con el radar el cual posee varias alarmas y el personal de guardia”* (cursiva fuera de texto).

Respecto a la pregunta, del por qué no se estableció comunicación con la Estación de Control de Tráfico Marítimo, informó:

*“La comunicación se realizó mediante un canal erróneo, ya que minutos antes internamente se había utilizado el equipo VFH para coordinar maniobra interna, debido a que un equipo de los dos radios que posee el RR estaba fuera de servicio que ya naturalmente uno se utiliza para comunicación interna y otro para externa”* (cursiva fuera de texto).

En la misma versión libre, la señora KAROLINA NEIRA COBAS, en calidad de Jefe de Operaciones de la Sociedad NAVIERA FLUVIAL COLOMBIANA S.A., respecto a los hechos, indicó:

*“El Piloto en turno como es la norma, procedió a comunicarse con ECTF, para solicitar la autorización de esta maniobra, en repetidas ocasiones intento establecer comunicación con la ECTM, sin embargo no tuvo una respuesta por lo cual su experiencia y verificación visual de las maniobras que se estaban realizando a su alrededor, procedió a realizar la maniobra, la cual finalizo de manera segura (...)”* (cursiva fuera de texto).

*“(...) El Piloto cometió el error de no verificar que el radio de comunicaciones se encontraba en otro canal (...)”* (cursiva fuera de texto).

*“(...)Es la primera vez que suceden hechos como este con nuestra compañía y que desde nuestro punto de vista es un acto sin intención de infringir alguna norma sino más bien fue un error circunstancial”* (cursiva fuera de texto).

En versión libre del 23 de junio de 2017, el Piloto GEOVANNY ALBERTO LASERNA FLOREZ, respecto a los hechos, indicó:

*“(...)Yo pase al canal 14 para explicarle a un compañero, y me demoré mucho explicándole cuando ya termine de explicarle vino el Capitán y me informo que había que llevar la barcaza con la que íbamos a hacer maniobra para acoderarla al lado del buque para que inicie su carga de palanquilla, se procede a pedir máquina y el maquinista prende maquinas en un término de 10 minutos, entonces el Capitán me dice que inicie maniobra rápido para no demorar la carga ya que esta la estaban echando al muelle pero quería que pasara directamente a la barcaza, cuando yo finalice de darle el informe al compañero que se iba, pero yo hundí el botón del radio sin verificar que realmente estuviera en el canal VHF 16 y yo trate de comunicarme con Estación de Control de Tráfico para realizar la maniobra, intente como 3 o 4*

*veces, entonces como vi que hubo comunicación directa procedí a hacer la maniobra*” (cursiva, subraya y negrillas fuera de texto).

*(...) Cuando Salí me di cuenta que estaban haciendo maniobra en la Sociedad Portuaria con un buque el cual iba a zarpar, nuevamente cogí el radio para comunicarme y volví y llamé para ver si me comunicaba con la ECTF, intente en dos oportunidades mire hacia arriba a ver que estaba sucediendo y me di cuenta que estaba en otro canal. Entonces lo pasé al canal VHF 16 y fue cuando me pude comunicar con ellos después de haber verificado (...)*” (cursiva, subraya y negrillas fuera de texto).

Respecto a la pregunta, si estaba dañado el radio de comunicaciones internas, dijo:

*“Si estaba dañado a veces cogía la señal y otras veces no porque el botón estaba averiado y no estaba haciendo contacto, nosotros hacemos uso de dos radios VHF uno para comunicación interna de maniobras y el otro se utiliza para contacto directo con ECTM y otras embarcaciones que están entrando a Puerto o cuando nos encontramos ene l camino”* (cursiva fuera de texto).

Por consiguiente, el material probatorio citado, permite al Despacho inferir que la conducta del señor JOSÉ HILARIO LÓPEZ MORALES, Capitán del remolcador “CATALINA”, no fue la adecuada, pues es responsabilidad de éste reportarse ante la Estación de Control de Tráfico marítimo y verificar que la comunicación sea efectiva.

Así las cosas, este Despacho no encuentra probados los argumentos expuestos por los apelantes, por lo que procederá a confirmar en su integridad la Resolución de 27 de marzo de 2018, emitida por el Capitán de Puerto de Barranquilla.

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

#### RESUELVE:

**ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR** en su integridad la Resolución del 27 de marzo de 2018, emitida por el Capitán de Puerto de Barranquilla, con fundamento en los argumentos expuestos en la parte considerativa del presente proveído.

**ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR** personalmente, por conducto de la Capitanía de Puerto de Barranquilla, el contenido del presente acto administrativo al señor JOSÉ HILARIO LÓPEZ MORALES, en calidad de Capitán del remolcador “CATALINA”, y a la Abogada JACQUELINE ISABEL JULIAO ESPARRAGOZA, en su calidad de apoderada de la Sociedad NAVIERA FLUVIAL COLOMBIANA S.A. en los términos establecidos en los artículos 67 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo –Ley 1437 de 2011-.

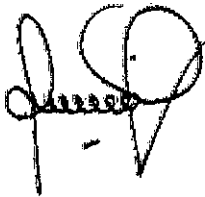
**ARTÍCULO 3°.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Barranquilla, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 4°.-** En firme el presente acto, envíese copia digital del mismo, con la respectiva constancia, a la Subdirección de Marina Mercante y al Grupo Legal Marítimo de esta Dirección, para lo de su competencia.

**ARTÍCULO 5°.-** Contra la presente decisión no procede recurso alguno. En caso de inconformidad con la misma, se puede acudir a la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo, a fin de ejercer los medios de control correspondientes.

Notifíquese y Cúmplase.

**Dada en Bogotá, D.C. 29 de abril de 2019.**



Vicealmirante JUAN MANUEL SOLTAU OSPINA  
Director General Marítimo