

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



1416

Bogotá, D.C., 1 de diciembre de 2020

Referencia: 15012019-009

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación presentado en contra del fallo de primera instancia de fecha 10 de septiembre de 2019 proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena, dentro de la investigación jurisdiccional adelantada por siniestro marítimo de Avería relacionado de la motonave "AMANDE I" de matrícula IMO 47958-16 de bandera de Panamá, ocurrido el 27 de marzo de 2019, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El Capitán de Puerto de Cartagena tuvo conocimiento de la Avería de la motonave "AMANDE I" mediante acta de protesta presentada por su Capitán, por tal razón, el día 29 de abril de 2019 decretó la apertura de la investigación ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos y fijó fecha para la realización de la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
2. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Cartagena profirió fallo de primera instancia el 10 de septiembre de 2019, mediante el cual declaró no responsables por la ocurrencia del siniestro marítimo de Avería de la motonave "AMANDE I", al señor MALOT LOIC CHRISTIAN y al Capitán EDGAR HUMBERTO GUZMAN en su condición de propietario y Capitán respectivamente, de la referida motonave.

Asimismo, declaró responsabilidad de los mismos por violación a normas de Marina Mercante, para lo cual impuso una multa de diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes, pagaderos de forma solidaria con la agencia marítima ALASMAR.

3. El día 5 de noviembre de 2019, el abogado RICARDO ANTONIO CASTELLAR NÁJERA apoderado de la agencia marítima ALASMAR, interpuso recurso de reposición y en subsidio apelación en contra del fallo proferido en primera instancia.



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

4. En consecuencia de lo anterior, el Capitán de Puerto de Cartagena mediante providencia de fecha 30 de diciembre de 2019 resolvió el recurso de reposición interpuesto, confirmando integralmente el fallo proferido en primera instancia y concediendo el recurso de apelación ante esta Dirección General.

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 52 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2º, artículo 2º, del Decreto 5057 de 2009, esta Dirección General es competente para resolver los recursos de apelación por siniestros marítimos ocurridos dentro de la jurisdicción establecida en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

Dicha competencia tiene el carácter de jurisdiccional, en aplicación del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116º de la Constitución Política, lo cual fue ratificado por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994, y mediante Concepto de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, con Radicado No. 1605, el día 4 de noviembre de 2004.

ARGUMENTOS DEL APELANTE

Del escrito de apelación presentado por el abogado RICARDO ANTONIO CASTELLAR NÁJERA, el Despacho se permite extraer lo siguiente:

“(…) VIOLACION AL DEBIDO PROCESO POR NO APLICACIÓN DEL REGIMENSANCIONATORIO ESTABLECIDO PARA EMBARCACIONES MENORES QUE PRESUNTAMENTE HAN TRANSGREDIDO NORMAS DE MARINA MERCANTE – TRANSPORTE MARITIMO.

La autoridad marítima incumplió el estatuto sancionatorio de embarcaciones menores; me refiero puntualmente a la Resolución 386 de 2012, lo cual entramos a explicar así:

El artículo 77 del Decreto-ley 2324 de 1984 define la facultad disciplinaria de DIMAR como la competencia para sancionar a cualquier persona natural o jurídica, que ejerza directa o indirectamente actividades marítimas dentro del territorio nacional, pudiendo ser objetos de sanciones todas las personas naturales o jurídicas que se encuentren bajo la competencia de la autoridad marítima que ejerzan estas actividades en forma directa o indirecta.

El CPACA señala que las actuaciones administrativas se sujetaran al procedimiento administrativo común y principal que se establece en este código, sin perjuicio de los procedimientos administrativos regulados por leyes especiales.

Atendiendo la consideraciones anteriores, DIMAR expidió la codificación de las infracciones o violaciones a normas de Marina Mercante en jurisdicción de las Capitanías de Puerto Marítimas, a fin de garantizar que

147

una sanción no sea un cheque en blanco para la misma y se garantice los derechos constitucionales de los armadores y/o propietarios, Capitanes, Agentes Marítimos, tripulantes y empresas habilitadas para el transporte marítimo, que realizan actividades marítimas, con el fin de cumplir con las funciones asignadas a la entidad. Así las cosas y teniendo en cuenta que la MN AMANDE I es una embarcación menor de 25 T.R.N., se debía aplicar las disposiciones legales contenidas en la norma patria antes mencionada (si es que era infractora que no lo era) la cual reza a su tenor literal.

(...)

El armador propietario de la MN AMANDE I es el señor **LOIC MALOF, persona natural con residencia en Colombia** por lo que la sanción a imponer de solo 0.66 salarios mínimos legales mensuales vigentes y no de 10 salarios mínimos como erradamente se plasma en la providencia cuestionada...

A.1 A todo lo anterior debemos sumarle que, tampoco se tuvieron en cuenta las circunstancias de atenuación establecidas en el decreto ley 2324 de 1984...

(...)

B. VIOLACION AL DEBIDO PROCESO POR NO TENER EN CUENTA LAS PRUEBAS OBRANTES EN EL PROCESO

La providencia recurrida desconoce por completo las declaraciones formales brindadas por el armador propietario y Capitán de dicha embarcación, las cuales aseguran bajo apremio que si existe una afiliación de la MN AMANDE I a la empresa BLUE SAILING, sin embargo para el fallador de primera instancia **solo le era admisible la prueba resolución de afiliación emitida por dicha autoridad** con lo cual descartaba cualquier posibilidad d demostrar que la afiliación de embarcación AMANDE I a la empresa BLUE SAILING estaba en trámite; así las cosas, la autoridad marítima cierra las puertas al exigir como única prueba el citado acto administrativo (resolución de afiliación), de allí que es eso lo que solicita a su división de marina mercante, y desconoce múltiples sentencias de la H. Corte Constitucional, incluso normas anti tramites como el Decreto 19 de 2.012, las cuales establecen el alcance de una licencia permiso o afiliación que se encuentre en trámite.

C. VIOLACION AL DEBIDO PROCESO POR VIOLACION DEL PRINCIPIO DE CONGRUENCIA EN EL SISTEMA SANCIONATORIO

(...)Este constituye una de las características fundamentales de los sistemas de tendencia acusatoria y/o sancionatoria, pues la estructura de los mismos, contrario a lo que ocurre a los modelos de corte inquisitivo, es adversarial, lo que significa que en ese escenario del proceso sancionatorio, los actores son contendores que se enfrentan ante un juez



*imparcial en un debate al cual ambos deben actuar con las mismas herramientas de ataque y protección. El derecho a la defensa de mi cliente se encuentra limitado en el presente proceso al no exigirse el principio de congruencia entre la **investigación de siniestro** y una sanción por presunta violación de norma de marina mercante, pues mi cliente planteo una defensa basada en el siniestro y no en la presunta violación de la norma de marina mercante.” (Cursiva fuera de texto).*

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Habiendo citado los principales argumentos expuestos en el recurso de apelación interpuesto por el apoderado de la agencia marítima, procede el Despacho a resolver de fondo el recurso impetrado.

Mencionado lo anterior, es necesario precisar que analizado el recurso de apelación se tiene que los argumentos centrales de la inconformidad con la sentencia de primera instancia radican en los siguientes aspectos producto de la sanción impuesta como consecuencia de la violación a las normas de la Marina Mercante: i) violación al debido proceso por no aplicación del régimen sancionatorio previsto para las embarcaciones menores ii) violación al debido proceso por no tener en cuenta las pruebas obrantes en el expediente iii) violación al debido proceso por violación del principio de congruencia en el sistema sancionatorio, argumentos que serán resueltos a continuación así:

i) Violación al debido proceso por no aplicación del régimen sancionatorio previsto para las embarcaciones menores

Teniendo en cuenta que el primer argumento manifestado en el recurso de alzada tiene que ver con la no aplicación del régimen sancionatorio correspondiente a embarcaciones menores, este despacho considera pertinente establecer la normativa aplicable al caso concreto según las pruebas que obran dentro del plenario, como sustento de los argumentos expuestos en la sentencia de primera instancia.

Sea lo primero precisar, que según los documentos allegados al expediente las toneladas de registro neto que reporta la motonave “AMANDE I” corresponde 36.41 TNR, pues como se puede evidenciar a folio 5 del expediente se relaciona la autorización de zarpe expedida por la Autoridad Marítima de Panamá, donde se evidencia el valor antes referenciado en cuanto a las toneladas de registro neto de la motonave.

Así mismo, a folio 25 del expediente se relaciona el informe de inspección técnica elaborado por el Inspector Marítimo RENATO TAMASCO GRONDONA, en donde en el acápite 1 del informe se evidencia de la inspección documental analizada por el mencionado inspector que la motonave tiene un registro de 36.41 Toneladas.

Ahora bien, precisado las toneladas de registro neto de la motonave “AMANDE I”, se tiene que la Resolución 386 del 2012, por medio de la cual se expide la

148

codificación de las infracciones o violaciones a normas de Marina Mercante para naves menores de veinticinco (25) toneladas de registro neto, establece lo siguiente:

“OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 1°. La presente resolución tiene por objeto expedir la codificación de las infracciones o violaciones a las normas de Marina Mercante para naves menores de veinticinco (25) toneladas de registro neto, en jurisdicción de las Capitanías de Puerto Marítimas.

Artículo 2°. Las disposiciones contenidas en la presente resolución aplican a los Armadores y/o propietarios, Capitanes, Agentes Marítimos, tripulantes y empresas habilitadas para el transporte marítimo, que realizan actividades marítimas con naves menores de veinticinco (25) toneladas de registro neto, incluidas las bicicletas marinas, en aguas marítimas jurisdiccionales de la Autoridad Marítima Nacional, de conformidad con lo dispuesto en el Decreto ley 2324 del 18 de septiembre de 1984 y demás normas legales vigentes. (Cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Por lo anterior, esta Dirección General se permite evidenciar que la motonave “AMANDE I” por no tener un registro neto inferior a 25 toneladas, como se evidenció líneas atrás según los documentos que reposan en el expediente, no es una embarcación menor como se manifiesta en el recurso de apelación y por el contrario es catalogada como una nave mayor. Por este motivo no le es aplicable la Resolución 386 de 2012 y la sanción impuesta producto de la violación a las normas de Marina Mercante que interpuso el Capitán de Puerto Cartagena es acertada.

Finalmente, el recurso interpuesto contra el fallo de primera instancia manifiesta que no se tuvo en cuenta las causales de atenuación previstas en el Decreto ley 2324 de 1984. Dichas causales se encuentran establecidas en el numeral 2 del artículo 81 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 y Portuaria 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).

Sobre el particular, se debe precisar que este despacho considera que el actuar de los responsables de las actividades ejercidas por la motonave, no se encuentra enmarcado dentro de las causales que consagra la norma ibídem y por el contrario se tiene que según las documentales del proceso la motonave "AMANDE I" no estaba afiliada a la empresa BLUE SAILING, por lo que no tenía permiso para transportar pasajeros internacionalmente y según los testimonios del propietario de la motonave "AMANDE I" el señor LOIC MALOT CHRISTIAN, la motonave se encontraba realizando actividades de transporte de pasajeros aun después de ocurrido el siniestro marítimo de Avería que sustentó el inicio de este proceso.

ii) Violación al debido proceso por no tener en cuenta las pruebas obrantes en el expediente

En el escrito de apelación interpuesto se exponen los argumentos tendientes a evidenciar que en el fallo que hoy se revisa existieron unas falencias de valoración probatoria. En este momento hay que aclarar que la sanción impuesta por el Capitán de Puerto de Cartagena fue producto de la violación a la normatividad de Marina Mercante, en particular a que se pudo establecer según las pruebas aportadas que la motonave objeto del siniestro "AMANDE I", se encontraba prestando el servicio público de transporte marítimo internacional y de cabotaje sin la debida habilitación y autorización por parte de la Autoridad Marítima.

Ahora bien, es menester indicar que en diligencia de declaración juramentada rendida por el señor MALOT LOIC CHRISTIAN ante el Capitán de Puerto, se expresó lo siguiente sobre la actividad que desempeñaba la motonave:

"PREGUNTADO: sírvase manifestar a este despacho a que actividad comercial se dedica la MN AMANDE I. CONSTESTADO: transporte de pasajeros." (Cursiva fuera de texto)

Por lo tanto y según lo establecido en el Decreto 804 de 2001, la Autoridad Marítima es la única que puede autorizar a una empresa para prestar un servicio

decretadas y practicadas por los jueces, sino que también involucra la valoración del acervo probatorio por parte de la autoridad judicial competente.

Si bien, el respeto a la autonomía judicial permite que los jueces valoren libremente el acervo probatorio, el ordenamiento constitucional conlleva de manera ineludible a que la valoración probatoria que se aparta de las reglas de la sana crítica, **cuando la prueba tiene la capacidad inequívoca de modificar el sentido del fallo (...)**¹ (Cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

En conclusión, y habiendo analizado el marco normativo que estatuye la obligación de contar con la autorización de la Autoridad Marítima para poder realizar actividades de transporte de pasajeros, las pruebas obrantes dentro del expediente y los lineamientos abordados por el máximo tribunal constitucional sobre la valoración de las pruebas, se considera que en el presente asunto no existe prueba que indique que efectivamente la motonave "AMANDE I" se encuentre afiliada a la empresa BLUE SAILING y esté registrada para poder ejercer mencionada actividad, por lo que este despacho considera que la sanción se interpuso a la luz del ordenamiento jurídico.

iii) Violación al debido proceso por violación del principio de congruencia en el sistema sancionatorio

Finalmente, sobre la falta de congruencia entre el objeto del proceso de siniestro marítimo y la sanción impuesta por infracciones a la normatividad marítima, este despacho considera pertinente evidenciar que el Decreto ley 2324 de 1984 faculta a la autoridad marítima para que dentro de los fallos jurisdiccionales por siniestros marítimos que ella expida, se pueda pronunciar sobre las infracciones a las normas de Marina Mercante que se deduzcan del mismo.

La norma en comento señala en su artículo 48 lo referente, así:

"Artículo 48. Contenido de los fallos. Los fallos serán motivados, debiendo hacer la declaración de culpabilidad y responsabilidad con respecto a los accidentes investigados, si es que a ello hubiere lugar y, determinará el avalúo de los daños ocurridos con tal motivo. Así mismo, impondrá las sanciones o multas que fueren del caso si se comprobaren violaciones a normas o reglamentos que regulan las actividades marítimas."

Por lo anterior, se evidencia que la norma que faculta a la Autoridad Marítima para adelantar los procesos jurisdiccionales por siniestros marítimos, igualmente establece que de advertirse la trasgresión a las normas de Marina Mercante producto del siniestro que se investiga, está deberá imponer las sanciones a que

¹ Corte Constitucional sentencia T-093 DE 2019, C.P. Alberto Rojas Rios.

haya lugar como ocurrió en el presente asunto por parte del Capitán de Puerto de Cartagena.

De conformidad con lo expuesto, al presentarse una conducta que pueda ser determinada como una infracción a las normas de la Marina Mercante, el funcionario encargado de fungir como Autoridad, deberá sancionarla y el medio idóneo que planteo la norma para hacerlo cuando se trate de un siniestro marítimo es en el contenido del fallo.

Finalmente, es necesario dar cumplimiento al contenido del artículo 49 de la Ley 1955 de 2019, "Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. "Pacto por Colombia, Pacto por la equidad", el cual establece expresamente:

"Artículo 49. Cálculo de valores en UVT. A partir del 1° de enero de 2020, todos los cobros, sanciones, multas, tasas, tarifas y estampillas, actualmente denominados y establecidos con base en el salario mínimo mensual legal vigente (smmlv), deberán ser calculados con base en su equivalencia en términos de la Unidad de Valor Tributario (UVT). En adelante, las actualizaciones de estos valores también se harán con base en el valor de la UVT vigente.

Parágrafo. Los cobros, sanciones, multas, tasas, tarifas y estampillas, que se encuentren ejecutoriados con anterioridad al 1° de enero de 2020 se mantendrán determinados en smmlv". (Cursiva fuera de texto)

Conforme a lo anterior, respecto a las multas que se impongan, se debe realizar su cálculo en Unidad de Valor Tributario vigente (UVT), conforme a las variaciones que la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN dé a conocer al finalizar cada año.

En consecuencia, se procederá en el presente fallo a aclarar en Unidad de Valor Tributario Vigente (UVT) el valor de la multa impuesta en la sentencia del 10 de septiembre del 2019, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena.

En mérito de lo anteriormente expuesto el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- ACLARAR el artículo **TERCERO** de la sentencia del 10 de septiembre de 2019 proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, en relación al equivalente de la multa impuesta en UVT, el cual quedará así:

"IMPONER a título de sanción al señor MALOT LOIC CHRISTIAN identificado con pasaporte No.17FV19075 y al señor EDGAR HUMBERTO GUZMAN identificado con cedula de ciudadanía No. 79.261.914 en calidad de propietario y capitán respectivamente de la

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se verifica en el sitio web de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN a través del siguiente enlace: <https://servicios.dian.gov.co/SE-tramitesonline>
Documento firmado digitalmente

nave "AMANDE I" identificada con número de matrícula IMO 47958-16 de bandera de Panamá, el pago de una multa equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes del 2019, cuyo valor asciende a OCHO MILLONES DOSCIENTOS OCHENTA Y UN MIL CIENTO SESENTA PESOS (\$8.281.160) valor que equivale a su vez a DOSCIENTOS CUARENTA Y UNO PUNTO SEIS CUATRO CUATRO CINCO OCHO SIETE (241.644587) UVT, pagaderos solidariamente con la agencia marítima ALASMAR LTDA identificada con Nit. 900342455-1".

ARTÍCULO 2º.- CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena el 10 de septiembre de 2019, con fundamento en lo expuesto en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO 3º.- NOTIFICAR personalmente la presente decisión al abogado RICARDO ANTONIO CASTELLAR NÁJERA apoderado de la agencia marítima ALASMAR LTDA, en su condición de agencia marítima de la motonave "AMANDE I" y demás partes interesadas en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 4º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Cartagena para el cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 5º.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Cartagena para que una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, remita copia en digital del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.



Contralmirante JUAN FRANCISCO HERRERA LEAL
Director General Marítimo