



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se verifica en el sitio web de la Dirección General Marítima de Colombia en el siguiente enlace: <https://sewibols.dgmar.mil.co/SE-tramitesenlir>



**Dirección General Marítima**  
Autoridad Marítima Colombiana

## RESOLUCIÓN NÚMERO ( 0590-2020) MD-DIMAR-GLEMAR 24 DE SEPTIEMBRE DE 2020

*“Por medio de la cual se resuelve el recurso de apelación interpuesto dentro del procedimiento administrativo sancionatorio adelantado por la Capitanía de Puerto de Buenaventura, contra la M/N “SALO” por violación de normas de Marina Mercante”*

### EL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

En ejercicio de las facultades legales, en especial las conferidas por el numeral 2 del artículo 2º del Decreto 5057 de 2009, el Director General Marítimo es competente para resolver los recursos de apelación interpuestos en investigaciones adelantadas por violación a las normas de Marina Mercante ocurridas dentro de la jurisdicción establecida en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

### ANTECEDENTES

Mediante acta de protesta del 22 de enero de 2019, el Capitán de Puerto tuvo conocimiento de los hechos acontecidos en la misma fecha, en donde se encontró a la motonave “SALO” transportando un gran número de pasajeros excediendo así la capacidad autorizada por la Autoridad Marítima, por lo cual el día 29 de enero de 2019 formuló cargos contra el señor ALEJO ESTUPIÑAN YESQUEN en calidad de Capitán de la motonave “SALO”, la señora FLOR MARITZA QUIÑONES VALENCIA, la señora NIDIA VALENCIA VASQUEZ y el señor HUGO ANTONIO PINEDA BATALLA en calidad de Armadores de la referida motonave, por la infracción a las normas de Marina Mercante consistentes en:

- Incumplir la función de velar por el bienestar físico y moral de todo el personal a bordo.
- Incumplir la obligación de garantizar la seguridad de la nave, su carga y las personas a bordo.
- Transportar pasajeros sin relacionarlos en la lista de pasajeros.
- No presentar ante la Capitanía de Puerto la lista de pasajeros debidamente diligenciada.
- Transportar más pasajeros de lo autorizado en el zarpe.
- Contravenir lo autorizado en el zarpe.
- Transportar pasajeros o carga superiores a las que permita la seguridad de la nave.

El 2 de septiembre de 2019 el Capitán de Puerto de Buenaventura emitió la Resolución No. 0089-2019, a través de la cual declaró responsable al señor ALEJO ESTUPIÑAN YESQUEN en su condición de Capitán de la motonave "SALO", y por solidaridad al señor HUGO ANTONIO PINEDA BATALLA en calidad de Armador de la referida motonave por incurrir en las infracciones señaladas en el pliego de cargos; en consecuencia impuso una multa equivalente a DIECISÉIS MILLONES QUINIENTOS SESENTA Y DOS MIL TRESCIENTOS VEINTE PESOS (\$16.562.320).

El 24 de septiembre de 2019, el abogado JHON JAIRO SEPULVEDA SOLORZANO en su condición de apoderado de los señores ALEJO ESTUPIÑAN YESQUEN y HUGO ANTONIO PINEDA BATALLA, interpuso recurso de reposición y en subsidio de apelación contra la Resolución No. 0089-2019, la cual fue resuelta mediante acto del 18 de octubre de 2019 denegando lo solicitado y concediendo el recurso de apelación ante el Director General Marítimo.

### ARGUMENTOS DE LOS APELANTES

Del recurso de apelación alegado por el abogado JHON JAIRO SEPULVEDA SOLORZANO en su condición de apoderado de los señores ALEJO ESTUPIÑAN YESQUEN en su condición de Capitán de la motonave "SALO" y del señor HUGO ANTONIO PINEDA BATALLA en calidad de Armador de la referida motonave, se extraen los siguientes argumentos:

#### **"PETICIONES**

*Primera: Revocar la Resolución No. 0089-2019 del 02 de septiembre de 2019 emitida por esta entidad, a través de la cual se sanciona a los señores Alejo Estudian Yasquen y el señor Hugo Antonio Pineda Batalla.*

*Segunda: Disponer, en su lugar, que su despacho revise la sanción impuesta a los señores antes mencionados.*

*Tercera: Reducir la sanción impuesta a mis poderdantes a través de la resolución No. 0089-2019 del 02 de septiembre de 2019, toda vez que existe animo por parte de mis prodigados en asumir la sanción. Pero está muy elevada para pagarla.*

*Cuarta: que en caso tal, este despacho considere modificar la sanción impuesta por el Capitán de Puerto de Buenaventura, siempre que esta no supere la ya establecida.*

*Quinta: solicito muy respetuosamente se les conceda a mis poderdantes un acuerdo de pago, en aras de cumplir con la sanción impuesta (...)*

### SUSTENTACION DEL RECURSO

*Si bien es cierto que se incurrió en una falta al transportar un número de personas no permitidas, también es cierto que obedeció a las condiciones sociales que se padecen en gran parte del pacífico colombiano, como lo es el desplazamiento forzado, falta de recursos económicos, la carencia de servicios de salud entre otros factores que tienen azotado ese territorio.*

*(...)*

*También es importante resaltar que los señores sancionados son personas que devengan un salario mínimo y por ende la sanción impuesta sobre pasa los límites de endeudamiento, lo devengado le es insuficiente para sufragar tal sanción es decir que deben de laborar aproximadamente dos años para pagar la sanción (...)*

*Teniendo en cuenta que la norma no es clara en cuanto al tema de sanciones, es necesario de que su despacho tenga en cuenta a la aplicación de la sanción que en ningún momento se actuó de mala fe, por el contrario se atendió a un auxilio de la comunidad.*

*(...)*". (Cursiva fuera de texto).

## **CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO**

Teniendo en cuenta los argumentos presentados, el despacho para resolver estudiará los siguientes aspectos: i) Presunción de buena fe en las actuaciones administrativas, ii) de la solidaridad del armador y iii) razonabilidad y proporcionalidad de la sanción.

### **i) De la presunción de buena fe en las actuaciones administrativas.**

De acuerdo al acta de protesta protesta del 22 de enero de 2019 suscrito por el Comandante de la URR de la Estación de Guardacostas de Buenaventura, se describieron los hechos acontecidos en la misma fecha, en donde se encontró a la motonave "SALO" transportando un gran número de pasajeros excediendo la capacidad autorizada por la matrícula expedida por la Autoridad Marítima. Según el acta después de realizada la inspección a la motonave, se encontró que habían 99 personas a bordo 36 menores de edad, 53 adultos y 10 tripulantes.

Ahora bien, es necesario traer a colación el artículo 83 de la Constitución Política de Colombia, con el fin de evidenciar que las actuaciones de la administración se encuentran revestidas por la presunción de buena fe así:

***"ARTICULO 83. Las actuaciones de los particulares y de las autoridades públicas deberán ceñirse a los postulados de la buena fe, la cual se presumirá en todas las gestiones que aquellos adelanten ante éstas."*** (Cursiva y subraya fuera de texto).

Así mismo el Consejo de Estado como máximo Tribunal de la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo ha precisado sobre el principio de buena fe en las actuaciones de la administración lo siguiente:

*“... así, se explica que el principio de buena fe incorpora una presunción legal que admite prueba en contrario y, por ello, le corresponde a quien lo echa de menos probar que el actor actuó de mala fe. es decir, se explica que hace relación a la exigencia a los particulares y a las autoridades públicas de ajustar sus comportamientos a una conducta honesta y leal en sus actuaciones.”<sup>1</sup> (Cursiva fuera de texto).*

De lo anterior se colige que las actuaciones tanto de los particulares como de la administración se encuentran revestidas de una presunción de buena fe, por lo que para el caso objeto de la presente, las manifestaciones tanto del Comandante de Unidad de Guardacostas como del Capitán de la motonave se encuentran revestidas por este principio, por lo que para desvirtuar mencionada presunción se debe realizar un juicio de ponderación tendiente a advertir con las pruebas obrantes dentro del plenario si dichas actuaciones conservan presunción de buena fe o por el contrario son desestimadas.

En este sentido está probado dentro del procedimiento que el Capitán de la motonave “SALO” a lo largo del procedimiento aceptó que cometió la conducta enjuiciada, pues previo a iniciar la actuación administrativa por parte del Capitán de Puerto de Buenaventura, mediante acta de protesta manifestó lo sucedido indicando que si bien había cometido la infracción descrita lo había hecho por razones humanitarias.

Mencionado lo anterior, cabe precisar que el Capitán de Puerto en el curso de la etapa probatoria del procedimiento administrativo citó al Capitán de la motonave y a las personas que fungían como armadores de la misma para que rindieran su versión sobre los hechos y pese a que estos nunca se presentaron, habiéndolos notificado en debida forma según documental obrante en el expediente, en el recurso de apelación interpuesto en contra de la decisión de primera instancia se afirma la realización de la conducta y se describe nuevamente que ésta obedeció a fines humanitarios.

Es así que según el material probatorio allegado al expediente se puede evidenciar la ocurrencia de la conducta sancionada, por lo que en atención al principio de buena fe que rodea las actuaciones de la administración, los documentos emanados de la Autoridad Marítima que dan fe de los hechos conservan tal presunción.

## **ii) De la solidaridad del armador**

---

<sup>1</sup> Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo- Sección Segunda, sentencia del 12 de abril de 2018, Rad.: 25000234200020140381402, M.P Rafael Francisco Suarez Vargas.

Ahora bien, precisado lo anterior es necesario evidenciar que la relación sancionatoria que se discute en el presente caso frente al señor HUGO ANTONIO PINEDA BATALLA, no nace producto de una sanción impuesta a él directamente sino por el contrario de una relación legal distinta, la cual se origina en una sanción impuesta a otro sujeto pero sobre el cual recae la solidaridad producto de una obligación que tiene como fuente la ley como se estudiara a continuación.

El Decreto 410 de 1971 por medio del cual se expide el Código de Comercio en sus artículos 1478 y 1479, dispone lo siguiente frente a las responsabilidades y obligaciones del armador de una nave:

***“Artículo 1478. Obligaciones del armador. Son obligaciones del armador:***

- 1) Pagar las deudas que el capitán contraiga para habilitar y aprovisionar la nave en ejercicio de sus atribuciones legales;*
- 2) Responder civilmente por las culpas del capitán, del práctico o de la tripulación, y*
- 3) Cumplir los contratos lícitos que la agencia marítima o el capitán celebre en beneficio de la nave o de la expedición.*

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

De la interpretación de las anteriores expresiones normativas se colige que el Código de Comercio establece una relación jurídica del Armador de una nave con el Capitán de dicha embarcación, por lo que surge una relación legal que atiende a la solidaridad de manera pecuniaria frente a las obligaciones que contraiga el Capitán producto de las actividades descritas en la norma.

Ahora bien, a efectos de individualizar la persona que funge como armador se tiene que la norma ibídem en su artículo 1473 establece:

***“Artículo 1473. Llámase armador la persona natural o jurídica que, sea o no propietaria de la nave, la apareja, pertrecha y expide a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan.” (Cursiva fuera de texto).***

Visto lo anterior se evidencia que se puede reputar armador a la persona que figure como propietario y quien lo explote comercialmente. Como prueba documental aportada al expediente se presentó contrato de fecha 12 de diciembre de 2018 por medio del cual las señoras NIDIA VALENCIA VELASQUEZ y FLOR MARITZA QUIÑONES VALENCIA, mediante la figura del contrato de arrendamiento, ceden el usufructo de la motonave “SALO” al señor **HUGO ANTONIO PINEDA BATALLA por un término de 12 meses.**

Es así que la solidaridad descrita en el artículo segundo de la Resolución No. 0089-2019-MD-DIMAR-CP01-JURÍDICA del 2 de septiembre de 2019 no obedece a una sanción impuesta de manera directa al señor PINEDA BATALLA como se evidencio anteriormente, pues es producto de una relación jurídica distinta que no obedece al procedimiento administrativo sancionatorio en comento, sino a una obligación impuesta por el Código de Comercio frente a las personas naturales o jurídicas que ejerzan como Armadores de una embarcación.

En Conclusión, expuesta la obligación de la persona que funge como armador de una motonave, y teniendo en cuenta que según las pruebas documentales allegadas al expediente el señor HUGO ANTONIO PINEDA BATALLA es quien explota comercialmente la motonave "SALO", es él quien debe responder solidariamente por las infracciones a la normatividad de Marina Mercante que se endilguen con ocasión de la motonave y su Capitán.

### **iii) De la razonabilidad y proporcionalidad de la sanción.**

En primer lugar, es de aclarar que el acto administrativo apelado identificó la trasgresión de las siguientes disposiciones normativas por parte del Capitán de la motonave "SALO":

Según lo establecido en el Decreto 1070 de 2015, artículo 2.4.1.1.2.36 numeral 3, la obligación de garantizar la seguridad de la nave, su carga y las personas a bordo; el artículo 40 de la norma ibídem establece así mismo la función de velar por el bienestar físico y moral de todo el personal a bordo.

Igualmente, el artículo 97 del Decreto Ley 2324 de 1984 establece la obligatoriedad de toda nave de obtener el documento de zarpe previo a la actividad que vaya a desarrollar, el cual se expedirá por el respectivo Capitán de Puerto cuando reúna los requisitos para ello y en el que se determinara cual es la tripulación que navegara a bordo y conducirá la nave hasta el puerto de destino y si lleva o no pasajeros.

También, el artículo 1500 del Código de Comercio establece que el Capitán está obligado a mantener a bordo la lista de pasajeros, de igual manera el artículo 2.2.3.1.3.12 del Decreto 1079 del 26 de mayo de 2015 establece que el Capitán de toda nave destinada al servicio de transporte marítimo de pasajeros, al momento de zarpe o arribo, está obligado a presentar ante la capitanía de puerto la lista de tripulación y de pasajeros.

Finalmente, la norma ibídem en su artículo 1502 establece que es prohibido al capitán admitir a bordo pasajeros o carga superiores a las que permita la seguridad de la nave.

Respecto a los argumentos manifestados por los recurrentes en su escrito de apelación, se tiene que la sanción impuesta por el Capitán de Puerto de Buenaventura es excesiva y "*los señores sancionados son personas que devengan*

*un salario mínimo y por ende la sanción impuesta sobre pasa los límites de endeudamiento, lo devengado le es insuficiente para sufragar tal sanción”, por lo que solicitan reducir la sanción y hacer un acuerdo de pago sobre la misma.*

Mencionado lo anterior, el Decreto Ley 2324 de 1984 en su artículo 81 manifiesta sobre la aplicación de las sanciones lo siguiente:

*“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) **El comunicar a la Capitanía de Puerto o a la Dirección General Marítima y Portuaria las faltas propias;***

*(...)*

*b) **El actuar por razones nobles o altruistas o para evitar un riesgo o peligro mayor.***

*(...)*” (Cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

En virtud de lo anterior cabe precisar que si bien está comprobado dentro del procedimiento administrativo que el señor ALEJO ESTUPIÑAN YESQUEN en su condición de Capitán de la motonave “SALO”, incurrió en la transgresión a las disposiciones normativas sobre Marina Mercante, también es cierto que para cuantificar el valor de la sanción a imponer se deben tener en cuenta varios aspectos facticos, jurídicos y probatorios del caso en concreto, con el fin de realizar una ponderación de la sanción que se ajuste a los lineamientos sobre los cuales está regida la actividad marítima.

Así las cosas y según la normativa en comento, para este Despacho la conducta objeto de análisis en el presente caso debe ser sancionada con rigurosidad, más aún cuando el Capitán de la motonave debe conocer del ordenamiento jurídico que rodea su profesión y propender por desarrollar dicha actividad con seguridad y salvaguardando la integridad de los pasajeros a bordo. En ese orden de ideas, no hay lugar a la aplicación de atenuante alguno sobre el monto de la sanción, pues se considera que el actuar del Capitán es grave desde el punto de vista de la afectación a la seguridad de la vida humana en el mar y de la navegación.

Ahora, frente a la solicitud de realizar un acuerdo de pago manifestado por los recurrentes se tiene que según lo establecido en la Resolución 0546 de 2007 del Ministerio de Defensa Nacional, se establecen unas etapas para realizar el cobro persuasivo y coactivo de las obligaciones que se encuentren pendientes por pago. Por lo tanto, dichos acuerdos de pago se deberán realizar en etapas posteriores a la presente actuación administrativa sancionatoria una vez quede en firme.

En este orden de ideas y teniendo en cuenta los argumentos expuestos en la presente Resolución se procederá a confirmar el acto administrativo apelado, esto es la Resolución No. 0089-2019 MD-DIMAR-CP01- JURIDICA del 2 de septiembre de 2019 proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura por las razones que anteceden.

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 en el acto administrativo sancionatorio dentro de las investigaciones administrativas, 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 acto administrativo a aclarar en Unidad de Valor Tributario Vigente (UVT) el valor de la multa impuesta en la Resolución No. 0089-2019 MD-DIMAR-CP01- JURIDICA del 2 de septiembre de 2019, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura.

En mérito de lo anteriormente expuesto el Director General Marítimo,

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- ACLARAR** el artículo segundo de la Resolución No.0089-2019 MD-DIMAR-CP01- JURIDICA del 2 de septiembre de 2019, en relación al valor de la multa impuesta y su equivalente en UVT, el cual quedará así:

**“IMPONER** a título de sanción al señor ALEJO ESTUPIÑAN YASQUEN identificado con la cedula de ciudadanía No.16.472.755 y solidariamente al señor HUGO ANTONIO PINEDA BATALLA identificado con cedula de ciudadanía No.16.152.158, multa equivalente a quince (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes del 2019, cuyo valor asciende a **DIECISÉIS MILLONES QUINIENTOS SESENTA Y DOS MIL**



TRESCIENTOS VEINTE PESOS M/CTE (\$16.562.320) valor que equivale a su vez a CUATROCIENTOS OCHENTA Y TRES PUNTO DOS OCHO NUEVE UNO SIETE CUATRO (483.289174) UVT"

**ARTÍCULO 2º.- CONFIRMAR** los artículos restantes de la decisión proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura mediante la Resolución No.0089-2019 MD-DIMAR-CP01- JURIDICA del 2 de septiembre de 2019, en concordancia a lo expuesto en la parte motiva del presente acto administrativo.

**ARTÍCULO 3º.- NOTIFICAR** personalmente el contenido del presente acto administrativo al abogado JHON JAIRO SEPULVEDA SOLORZANO, al señor ALEJO ESTUPIÑAN YESQUEN, en calidad de Capitán de la motonave "SALO", al señor HUGO ANTONIO PINEDA BATALLA Armador de la citada nave y demás partes interesadas, en los términos establecidos en los artículos 67 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

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

**ARTÍCULO 5º.-** En firme el presente acto, envíese en digital copia del mismo con la respectiva constancia a la Subdirección de Marina Mercante y al Grupo Legal Marítimo de esta Dirección, para lo de su competencia.

**ARTÍCULO 6º.-** Contra la presente decisión no procede recurso alguno.

**Notifíquese y cúmplase.**



Contralmirante JUAN FRANCISCO HERRERA LEAL  
Director General Marítimo

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se verifica en: <https://verificadoc.mil.co/SE-tramiteseni>