



GOBIERNO
DE COLOMBIA



MINDEFENSA



Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

RESOLUCIÓN NÚMERO (0867-2018) MD-DIMAR-GLEMAR 25 DE OCTUBRE DE 2018

"Por medio de la cual se resuelven los recursos de apelación interpuestos por la abogada DEISY MABEL RINCON, apoderada del señor ALVARO LEAL LASSO en su condición de Capitán de la motonave "PACIFIC SUN" y la abogada ROSARIO BUENO BUELVAS, apoderada del señor ALEJANDRO HENAO ZULUAGA en su condición de Piloto Práctico a bordo de la motonave en referencia, en contra de la Resolución 0069. P3-ASJUR de fecha 31 de octubre de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Barranquilla dentro de la investigación 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 informe suscrito por el jefe de la Estación de Control de Tráfico Marítimo de fecha de 16 de agosto de 2011, se puso en conocimiento al Capitán de Puerto de Barranquilla la cronología de las maniobras realizadas por la motonave "PACIFIC SUN" de bandera colombiana, en la cual reportó una velocidad máxima de 10 nudos para ingresar al canal navegable con el fin de atracar en la Instalación Portuaria Portmagdalena, transgrediendo de esta manera al Aviso a los Navegantes N° 50 del 12 de agosto de 2011.

Asimismo, se evidenció que el señor ALVARO LEAL LASSO en condición de Capitán de la motonave "PACIFIC SUN" ostentaba una licencia que le impedía desempeñarse como tal, por cuanto excedía el Tonelaje de Registro Bruto permitido en ella.

Por lo cual, mediante auto de fecha 16 de agosto de 2011, el Capitán de Puerto de Barranquilla ordenó la apertura de la investigación administrativa por presunta violación a normas de Marina Mercante.

En virtud de la Resolución 0069. P3-ASJUR de fecha 31 de octubre de 2012, el Capitán de Puerto de Barranquilla declaró responsable por violación a normas de Marina Mercante a los señores ALVARO LEAL LASSO en su condición de Capitán de la motonave "PACIFIC SUN" y ALEJANDRO HENAO ZULUAGA en su condición de Piloto Práctico a bordo de la motonave en referencia.

Como consecuencia de lo anterior fueron impuestas las siguientes sanciones:

- Al señor ALVARO LEAL LASSO en condición de Capitán de la motonave "PACIFIC SUN", le fue impuesto a título de sanción la suspensión de la licencia de navegación por el término de SEIS (6) meses.

- Al señor ALEJANDRO HENAO ZULUAGA en condición de Piloto Práctico a bordo de la motonave "PACIFIC SUN", le fue impuesto a título de sanción la suspensión de su licencia por el término de TRES (3) meses.

- A la agencia marítima NAVIERA EXPRESS DEL CARIBE S.A.S. como agente marítimo de la motonave "PACIFIC SUN", le fue impuesto a título de sanción multa de VEINTE (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de ONCE MILLONES TRECIENTOS TREINTA Y CUATRO MIL PESOS m/cte. (\$ 11.334.000.00).

Mediante escrito recibido el día 18 de diciembre de 2012, las abogadas DEISY MABEL RINCON y ROSARIO BUENO BUELVAS, apoderadas del Capitán y Piloto Práctico respectivamente, presentaron recurso de reposición y en subsidio de apelación en contra de la decisión de primera instancia.

Por medio de la Resolución CP3-ASJUR de fecha 20 de julio de 2015, resolvió los recursos de reposición, revocando los artículos 1, 2 y 3 de la Resolución 0069 P3-ASJUR, modificando parcialmente el artículo 3 y confirmando los artículos restantes. Asimismo, se concedió el recurso de apelación ante el Director General Marítimo.

ARGUMENTOS DE LOS APELANTES

De los escritos de apelación presentados por las Abogadas DEISY MABEL RINCON y ROSARIO BUENO BUELVAS, este Despacho se permite extraer los siguientes argumentos:

DEISY MABEL RINCÓN RINCÓN – Apoderada del señor ALVARO LEAL LASSO, Capitán de la motonave "PACIFIC SUN"

"(...)

1. Dentro de la investigación iniciada se aportó dictamen pericial rendido por el perito RAFAEL GOMEZ GOMEZ, especializado en ingeniería naval clase "A", el cual arrojó la siguiente conclusión: "No se determinó fehacientemente que se haya presentado falla en la maquinaria principal de la MN PACIFIC SUN y que esto haya incidido en la velocidad de ingreso al Puerto de Barranquilla, ya que los registros y la maquinaria no presentaron novedades al momento de la inspección". Con dicha evaluación realizada y presentada al proceso podemos descartar la existencia de falla alguna en la maquinaria de M/N PACIFIC SUN que siquiera nos lleve a concluir que la velocidad requerida no fue alcanzada en razón de circunstancias mecánicas. (...)"

2. De igual forma en dictamen pericial rendido por el señor OMAR PENAGOS, perito naval categoría "A", cuyo objetivo era "Determinar el estado y funcionalidad de los equipos de navegación abordo" y "Determinar la velocidad previa al ingreso al puerto, durante el ingreso y el recorrido por el canal hasta su atraque"(...)

A partir de las anteriores conclusiones resulta en primera vista, imposible determinar con precisión la velocidad del buque al entrar al canal navegable, lo que le da al juzgador en este punto total falta de certeza sobre este ítem (...)

3. Al respecto de las declaraciones del Capitán ALVARO LEAL LASSO, que entre otras cosas entendemos que el principal y vago argumento que tiene el juzgador para emitir su decisión, encontramos que no es analizado de forma completa y coherente, puesto que solo se basan en un aparte del mismo, que es, como se dijo anteriormente el único sustento que se tiene para proferir tan equivocada decisión. (...)

Si el fallador hubiese analizado con total coherencia y de forma exhaustiva la declaración del Capitán Álvaro Leal, y hubiese otorgado el mismo valor probatorio a la totalidad de la misma, no se hubiese proferido tal improcedencia contra mí apoderado. (...) No existe prueba alguna que indique que el Capitán al mando de la MN/ (sic) PACIFIC SUN entro al canal navegable con sin la velocidad requerida.

4. En consideración al informe rendido por el Jefe de Estación de Control de Tráfico Marítimo de Barranquilla, es pertinente destacar que dentro de su escrito, el punto 7 tiene varias imprecisiones: el informe esta errado en cuanto al modo y lugar del reporte de velocidad realizado por el piloto, pues en primer lugar no tiene como soporte grabación alguna que compruebe que el reporte de velocidad se hiciera en ese momento, "ingresando por bocas".

5. La misma suerte de desconocimiento probatorio sufrieron las declaraciones de la segunda oficial NATHALIA MARGARITA GÓMEZ DURÁN de la MN PACIFIC SUN, la cual dentro de sus declaraciones afirma el alcance de la velocidad requerida y su verificación por parte del Capitán de la moto nave (sic) y el piloto práctico (...)

6. Realizando la conclusión de lo ya expuesto, tenemos que él fallador no hizo en debida forma una valoración probatoria responsable y coherente de lo aportado al proceso. No existe prueba alguna que indique que la MN PACIFIC SUN entró al canal navegable sin la velocidad. Fue apresurado y poco observador de todas las situaciones fácticas que sirvieron de fundamento para abrir la investigación.

En cuanto a las apreciaciones realizadas al respecto de la licencia de mí apadrinado, discrepamos en lo siguiente:

1. La M/N PACIFIC SUN se encontraba realizando reparaciones y luego instalaciones a flote de equipos de medición en el puerto de Cartagena. Que por tal razón el Capitán de Puerto de Cartagena, otorga el ZARPE omitiendo cualquier limitación que tuviese mi apadrinado en razón de su licencia como Capitán. Que dicha Capitanía, teniendo pleno conocimiento de las condiciones de la licencia de mi apoderado, autoriza el zarpe de la nave, subsanando así cualquier requerimiento de licencia que necesitare mi apadrinado para desarrollar sus labores en una nave de las proporciones de la M/N PACIFIC SUN.

2. Que teniendo en cuenta lo anterior, resulta injusto que todas las consecuencias del actuar de la Capitanía de Puerto de Cartagena las asuma únicamente mi apoderado, dentro del entendido que bajo el zarpe la autoridad marítima lo autoriza en razón a la amplia experiencia de mi apadrinado, a realizar las maniobras con buques que excedan el límite de su licencia.

3. Que de igual forma mi apadrinado al momento de realizar la maniobra, se encontraba tramitando licencia que le otorgaba la autorización requerida, siendo este un mero requisito

formal, dado que la experiencia que reviste a mi apadrinado le otorga las capacidades para realizar tal maniobra.

**ROSARIO BUENO BUELVAS – Apoderada del señor ALEJANDRO HENAO ZULUAGA,
Piloto Práctico a bordo de la motonave “PACIFIC SUN”**

(...)

1.- VIA DE HECHO, EN LA DECISIÓN DEL CAPITÁN DEL PUERTO.

(...)

Resalto de manera particular que la propia autoridad marítima le otorga al Aviso a los Navegantes el título de herramienta técnica. Esto quiere decir que no estamos frente a un instrumento de poca monta, sino todo lo contrario, es una herramienta que debe estar permeada de ciencia con el objetivo de llevar a cabo una navegación segura. Esto quiere decir que debe encontrar los fundamentos mínimos básicos que permitan al navegante seguir sus lineamientos que permitan evitar accidentes.

En el Aviso a los Navegantes objeto de discusión, se identifica de manera objetiva que la información de velocidad mínima es carente de parámetros que permitan circunscribir de manera clara el ejercicio de la navegación por parte de capitanes y prácticos.

La ausencia de parámetros claramente definidos, en específico no hacer una referencia específica a que velocidad se refiere, es un terreno fértil que permite un sinnúmero de interpretaciones a los navegantes y que claramente deja en entredicho la labor técnica con la que fue elaborado el Aviso a los Navegantes.

En otras palabras, el Aviso a los Navegantes en el que se amparara CP3 para imponer responsabilidades se encuentra permeado de ambigüedades que se materializan en crear un terreno fértil para múltiples interpretaciones que imposibilitan un fallo condenatorio en contra de los que ejercen de manera directa o indirecta actividades marítimas.

(...)

Ahora bien existe en esta “norma” marítima lo siguiente:

1. *Inexactitud y ambigüedad de la normatividad de referencia para el fallo.*

*El Aviso a los navegantes #50 del 12 de agosto 2011 cita textualmente:
Numeral 3 restricciones particulares “d. La velocidad mínima de ingreso al puerto para naves menores de 100 metros de eslora, se establece en 9 nudos y para naves mayores de 100 metros de eslora, se establece en 10 nudos.”*

AMBIGÜEDAD: En ningún momento se especifica a cual velocidad se refiere la norma, pues podría ser velocidad a través del agua (STW), como también velocidad sobre el fondo (sog). Por lo tanto la citada restricción es inexacta y el fallador acoge como referencia la velocidad que más se acomoda para fallar en contra del práctico.

INEXACTITUD: En ninguna parte del expediente ni del fallo existe evidencia alguna en la que conste que se tenga como fundamento técnico estudio alguno por parte de una firma

sería y reconocida internacionalmente reconocida en la náutica que a través de simulaciones como diferentes tipos de buques, de diferentes tamaños, con diferentes desplazamientos y calados, cargados o en lastre, en diferentes tipos de condiciones meteorológicas y de corriente permitiera, de forma TÉCNICA y adecuada, concluir y determinar cuáles eran los parámetros de operación marítima, náutica o portuaria para el ingreso de los buques por Bocas de Ceniza mucho menos establecer cuál es la velocidad segura o cual es la velocidad "peligrosa" para ingresar al Puerto de Barranquilla. Es importante señalar que no existe un mapa de riesgos para el Puerto de Barranquilla y mucho menos un manual de operaciones donde se especifiquen los parámetros de operación que especifiquen las velocidades para los buques que arriban y zarpan del puerto.

2.- NO EXISTE PLENA PRUEBA, sobre la cual el fallador determinara, la culpa del piloto práctico.

Siguiendo con el análisis, es claro que aun pasando de lado el confuso aviso, no existe prueba alguna que indique que la nave no logró la velocidad mínima requerida por la autoridad.

De manera caprichosa el fallador ha concluido que la nave no logró los 10 nudos mínimos exigidos en el Aviso a los Navegantes. La categórica afirmación de CP3 no resiste el menos análisis probatorio e incluso lleva a concluir que se trata de un análisis caprichoso, contrario a la realidad probatoria y desprovista de fundamentos científicos.

Las pruebas en materia administrativa, por ser expresa remisión del Código Contencioso Administrativo deben ser:

Regular, oportuna y legalmente allegadas al proceso.

La prueba en la que se fundamenta el fallador debe llevar a la convicción suficiente para que pueda decidir con certeza sobre el asunto de la materia.

La prueba debe ser relevante.

Ninguna de estas exigencias legales se cumple en el presente proceso.

(...)

En el caso que nos ocupa, el fallador de primera instancia solo atiende a lo que el llama una discrepancia en los testimonio del práctico y del Capitán de la MN PACIFIC SUN. Baza prácticamente su fallo en ella.

Desestima, el hecho de que el mismo Perito en su informe final, que s el que realmente debe atender el fallador (en ese punto específico) CONCLUYO: QUE NO SE PUDO ESTABLECER LA VELOCIDAD del buque.

(...)

Durante la investigación NO se pudo establecer por parte de la Autoridad Marítima a través de medios técnicos e instrumentos de medición calibrados y certificados cuales eran las velocidades del buque, tales como el grabador de viaje del buque (VDR) o el monitoreo a través del AIS desde la Estación de Control de Tráfico Marítimo. Así, como mediante el peritaje que la maquina tampoco se encontraron fallas en los equipos que permitiera

concluir que el buque no hubiese alcanzado la velocidad requerida para poder proceder al ingreso de Bocas.

Cito conclusiones del señor RAFAEL GOMEZ GOMEZ, perito naval en la especialidad de Ingeniería Clase A: “No se determinó fehacientemente que se haya presentado falla en la maquinaria principal de la MN PACIFIC SUN y que esto haya incidido en la velocidad de ingreso al Puerto de Barranquilla, ya que los registros y la maquinaria no presentaron novedades al momento de la inspección.

No se efectuaron pruebas de máquinas para determinar la velocidad porque esta requería de una operación completa de la maquinaria y por ello del buque, lo cual era imposible de realizar, sin embargo se hace registro que el buque había atracado en el muelle hacia aproximadamente tres horas sin novedad después de transitar por el canal.”

(...)

Supuesta discrepancia entre el Capitán y el Práctico

El mismo fallo señala como principal prueba de la supuesta violación a las normas de marina mercante la discrepancia en las declaraciones del Capitán y el Práctico y lo contenido en el reporte de ECTM de fecha 16 de agosto de 2011, supuestamente reportado por el práctico, numeral 7.

(...)

Omite el despacho tener en cuenta las declaraciones del Capitán del buque al momento de analizar las supuestas discrepancias, contenidas en el mismo fallo, en cuanto a la velocidad del buque.

(...)

INEXISTENCIA DEL BIEN JURÍDICAMENTE PROTEGIDO

Insiste el Capitán del Puerto de Barranquilla, en afirmar que hubo violación a norma marítima, y circunscribe su fallo “al riesgo” en que se puso el Puerto de Barranquilla, al respecto y para rebatir esta afirmación, debemos realizar el siguiente análisis:

a. A lo largo del fallo, no se explica de qué forma, o en qué momento supuestamente, se puso en riesgo o en peligro la seguridad del buque ni seguridad de la vida humana, ni el medio ambiente.

b. El perito señor Omar Penagos, consigna en su informe que el AIS del buque estaba fallando desde el día 13 de agosto a las 15:47 hrs, haciendo imposible monitorear la velocidad por parte de la Estación de Control de Tráfico Marítimo, y siendo esta, la velocidad, un requerimiento de SEGURIDAD en la navegación de las naves para el ingreso de los buques al Puerto, NO se tomó ninguna medida por parte de la misma ECTM ni de Capitanía de Puerto para solucionar esta situación y muy por el contrario se autorizó la entrada al puerto a sabiendas que el AIS estaba fallando.

c. Siendo la velocidad de las naves un factor tan determinante en la seguridad en la navegación para la entrada de los buques al Puerto Capitanía de Puerto solo hasta el año 2011 se hizo la restricción de velocidad después de más de 40 años de operación y sin que

haya evidencias concretas de ocurrencia de algún siniestro ocurrido en el puerto bajas velocidades.

d. Si el buque al supuestamente ingresar por Bocas de Cenizas con una velocidad inferior a los 10 nudos estuvo en riesgo (9.6 o 9.7 nudos) estaría aun en mayor peligro al ingresar con una velocidad de 5 nudos, como lo requiere en la actualidad el Aviso a los Navegantes. (...)" (Cursiva fuera de texto)

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Procede el Despacho a resolver lo expuesto en los escritos de apelación de la siguiente manera:

Inicialmente, se estima procedente referirse al argumento relacionado con la carencia de fundamentos que permitan establecer que la velocidad de la motonave "PACIFIC SUN" fue inferior a la establecida por el Aviso a los Navegantes No. 50.

Por ello, se hace necesario señalar que los avisos a los navegantes son un reporte de datos que sirve para suministrar información útil a los navegantes en lo relacionado con las modificaciones en las ayudas a la navegación (boyas, faros, balizas, etc.), y todo lo que permita brindar seguridad en la navegación y actualización de las publicaciones náuticas. Dichos avisos pueden ser de carácter general, temporal o permanente¹.

Así las cosas, el Aviso a los Navegantes No. 50 de fecha 12 de agosto de 2011 estableció dentro de las restricciones de carácter particular, la siguiente:

(...)

d. La velocidad mínima de ingreso al puerto, para naves menores de 100 metros de eslora, se establece en 9 nudos y para naves mayores de 100 metros de eslora, se establece en 10 nudos.

(...)" (Cursiva fuera texto)

Conforme a lo citado, es claro que las naves que pretendieran ingresar al puerto de Barranquilla por motivos de seguridad en el transcurso de la navegación, deberían seguir los parámetros establecidos en esta, es decir, las motonaves menores de 100 metros de eslora, deberían mantener una velocidad de 9 nudos y para las naves mayores de 100 metros de eslora, una velocidad de 10 nudos.

Para el caso en concreto, es claro que siendo la motonave "PACIFIC SUN" una nave que ostenta 106 metros de eslora, debía mantener una velocidad mínima en el ingreso al puerto de 10 nudos. Sin embargo, en informe suscrito por el Jefe de la Estación de Control de Tráfico Marítimo manifestó que el Piloto Práctico ALEJANDRO HENAO quien

¹ Centro de Investigaciones Hidrográficas y Oceanográficas del Caribe – CIOH. "Avisos a los Navegantes" una forma segura de salir a navegar. <https://www.cioh.org.co/index.php?id=756:qavisos-a-los-navegantesq-una-forma-segura-de-salir-a-navegar>

se encontraba a bordo de la nave en referencia, reportó en el ingreso a Bocas de Ceniza encontrarse navegando a una velocidad de 10 nudos.

No obstante, la velocidad indicada por el Práctico no pudo ser verificada por el controlador de turno, porque el equipo del sistema AIS de la nave, no se observó en el sistema de la estación de control de tráfico, no obteniendo de esta manera registros de la velocidad indicada por el Práctico.

Ahora bien, el señor ALVARO LEAL LASSO en su condición de Capitán de la motonave "PACIFIC SUN", al ser interrogado por las razones por las cuales no se ejecutó la velocidad requerida, indicó:

"Negativo el buque dio la velocidad necesaria para poder ingresar." (Cursiva fuera de texto)

De igual forma, en cuanto a la velocidad que indicó anteriormente, manifestó:

"10 nudos antes de entrar o al momento de entrar en la enfilación." (Cursiva fuera de texto)

Sobre la forma en la cual constató la velocidad del buque, señaló:

"Con la del arpa, en el momento de la enfilación antes del viraje." (Cursiva fuera de texto)

Por su parte, la señora NATHALIA MARGARITA GOMEZ DURAN en su condición de Segundo Oficial de la motonave "PACIFIC SUN", declaró lo siguiente:

"(...) el día siguiente estuvimos en el punto para tomar el segundo piloto alrededor de las 5 de la mañana con el procedimos hacer también las pruebas, a enfilear la entrada al canal durante la navegación en el canal yo iba de timonel yo iba recibiendo todas las ordenes que me daba el piloto para maniobrar la embarcación hicimos pruebas yo escuche que el piloto y el capitán monitoreaban la velocidad que daba la motonave en ese momento variando aproximadamente entre los 9.7 y los 10 nudos. Después de hacer la prueba que fue frente al ingreso de la boca el piloto procedió a informar a estación control que el buque estaba dando la velocidad establecida y procedió a hacer el ingreso al canal, igual este fue autorizado por la estación control. Durante el tránsito por el canal no tuvimos inconvenientes con la navegación." (Cursiva fuera de texto)

Ahora bien, con fundamento en el fallido intento de ingreso al canal navegable del puerto de Barranquilla, por no alcanzar la velocidad de 10 nudos requerida por el aviso a los navegantes, se dispuso de una inspección técnica a la maquinaria de la motonave "PACIFIC SUN" para la determinación de posibles fallas, la cual fue realizada por el Perito RAFAEL GÓMEZ GÓMEZ, identificando lo siguiente:

"CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

No se determinó fehacientemente que se haya presentado falla en la maquinaria principal del B/T PACIFIC SUN y que esto haya incidido en la

velocidad de ingreso al puerto de Barranquilla, ya que los registros y la maquinaria no presentaron novedades al momento de la inspección.

No se efectuaron pruebas de máquinas para determinar la velocidad porque estas requerían de una operación completa de la maquinaria y por ello del buque, lo cual era imposible de realizar, sin embargo se hace el registro que el buque había atracado en el muelle hacia próximamente tres horas sin novedad después de transitar por el canal de acceso.” (Cursiva y subraya fuera de texto)

De igual forma, el señor OMAR PENAGOS VARGAS en su condición de Perito Marítimo categoría “A”, determinó dentro de las conclusiones aportadas en su ampliación de dictamen lo siguiente:

“(…)

3. Existe la posibilidad que en las cercanías al área de Bocas de Ceniza, cuando se daba cumplimiento a la comprobación de la velocidad del buque para verificar lo estipulado en el aviso a los navegantes No. 50, la embarcación haya alcanzado velocidades superiores a los 10 nudos al navegar con corriente y oleaje a favor y máximas revoluciones en su maquinaria principal.

“(…)” (Cursiva fuera de texto)

De conformidad con las citadas pruebas, se evidencia que existe la posibilidad de que la motonave “PACIFIC SUN” haya alcanzado la velocidad estipulada en el Aviso a los navegantes No. 50, la cual disponía una velocidad mínima de 10 nudos. Asimismo, que la maquinaria principal en ningún momento presentó novedades que afectaran la velocidad en el transcurso de la navegación.

Al respecto, es importante mencionar que el Despacho no le es dable tomar una decisión sobre el caso en concreto teniendo como único fundamento el antecedente ocurrido el día anterior de los hechos investigados, por el cual la nave no pudo realizar ingreso al canal navegable aduciendo dificultades meteorológicas. Es decir, no es posible basarse en meras interpretaciones o suposiciones, toda vez que debe realizar un análisis del material probatorio obrante a la investigación de manera conjunta que permita llegar a unas conclusiones claras y precisas.

En relación a lo anterior, la Corte Suprema de Justicia ha señalado lo siguiente:

“La motivación razonada de la decisión significa que las sentencias deben estar constituidas por un razonamiento lógico cuya conclusión sea el resultado de la demostración de los supuestos de hecho previstos en la norma sustancial que contiene las consecuencias jurídicas que se reclaman en las pretensiones de la demanda. De ahí que las normas procesales en materia probatoria están concebidas para la finalidad de la averiguación de la verdad en el proceso; y, aunque tales reglas no garantizan estados de “certeza” ni “verdades absolutas” -porque no las hay, ni dentro ni fuera del proceso-, sí ofrecen la posibilidad de corregir la decisión sobre los hechos con

116

relevancia jurídica a partir de su correspondencia con la base fáctica del litigio.

Por esa misma razón, el artículo 187 impone al juez la obligación de sustentar razonadamente sus conclusiones sobre los hechos: «Las pruebas deberán ser apreciadas en conjunto, de acuerdo con las reglas de la sana crítica, sin perjuicio de la solemnidades prescritas en la ley sustancial para la existencia o validez de ciertos actos. El juez expondrá siempre razonadamente el mérito que le asigne a cada prueba».² (Cursiva fuera de texto)

Así las cosas, conforme al material probatorio aportado a la presente investigación administrativa, el Despacho no puede concluir en grado de certeza que en efecto la motonave "PACIFIC SUN" bajo el mando su Capitán ALVARO LEAL LASSO y la asesoría del Piloto Práctico ALEJANDRO HENAO, haya ejecutado una velocidad menor a la dispuesta en el Aviso a los Navegantes No. 50, es decir, diez (10) nudos. Razón por la cual, se accederá a los argumentos propuestos por los apoderados en ese sentido.

En cuanto a las apreciaciones realizadas por la apoderada del Capitán de la motonave ALVARO LEAL LASSO, relacionada con la licencia de navegación con la cual se encontraba operando la motonave "PACIFIC SUN" es necesario precisar lo siguiente:

En uso de las facultades otorgadas en el Decreto Ley 2324 de 1984 y en virtud del Convenio Internacional sobre las Normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente del Mar, la Dirección General Marítima otorgó licencia al señor ALVARO LEAL LASSO en la cual dispuso dentro de sus capacidades la de desempeñarse como Capitán de naves de hasta 3.000 TRB. Sin embargo, a pesar de la limitación instituida en su título de navegación, se encontraba ejerciendo como Capitán de la motonave "PACIFIC SUN", la cual ostentaba un Tonelaje de Registro Bruto de 4.969, es decir, una nave con un tonelaje de registro bruto superior al que se encontraba autorizado en su licencia de navegación.

Respecto a lo anterior, el Decreto Ley 2324 de 1984 establece en sus artículos 131 y 132 lo siguiente:

"Artículo 131. Habilitación e inscripción del personal. Ninguna persona puede formar parte de la tripulación de los buques o artefactos navales inscritos en el registro nacional de buques o ejercer profesión, oficio u ocupación alguna en jurisdicción portuaria o en actividad regulada o controlada por la Autoridad Marítima, su no es habilitada por ésta e inscrita en la sección respectiva del registro nacional de personal de navegación de la Dirección General Marítima y Portuaria.

Artículo 132. Licencias. Con la aprobación del Gobierno, Dirección General Marítima y Portuaria determinará los requisitos para inscribir y otorgar licencia a las personas naturales y jurídicas dedicadas a las actividades marítimas y expedirá los correspondientes reglamentos. Los plazos de vigencia de las inscripciones y licencias no serán superiores a tres (3) años, excepto para el

² Corte Suprema de Justicia, Sala Civil, Sentencia SC-91932017 (11001310303920110010801)

personal de mar, para quienes la vigencia será la que fijen las normas que regulan la carrera.

Parágrafo. Para refrendación de licencias del personal de mar se exigirá el Certificado Judicial expedido por el Departamento Administrativo de Seguridad y el concepto favorable del Consejo Nacional de estupefacientes, documento cuya fecha de expedición no puede ser superior a tres (3) meses.”
(Cursiva fuera de texto)

De igual forma el Decreto 1597 de 1988³ en su artículo 15, actualmente compilado en el Decreto 1070 de 2015⁴, dispone lo siguiente:

“ARTÍCULO 15.- La Licencia de Navegación es el documento que acredita la idoneidad del tripulante, para su desempeño a bordo, siendo obligatoria para todos y cada uno de ellos. Dicha Licencia de Navegación expedida en virtud de la Ley 35/81, reglamentada por el presente Decreto, será obligatoria para todos los tripulantes de naves dedicadas al transporte marítimo, a partir del 28 de abril de 1989. Su expedición, sin embargo, podrá ser iniciada por la Autoridad Marítima, a partir del 27 de enero de 1989, en la medida que corresponda con lo dispuesto en el Parágrafo 2), del Artículo VII, del Convenio.

Las licencias de Navegación para tripulantes cobijados por la Ley 35/81, cuya formación o práctica a bordo se haya iniciado con anterioridad al 28 de abril de 1984, serán reconocidas como válidas, para el desempeño de dicho cargo, y para ascenso, debiendo ser “certificadas” expresamente por la Autoridad Marítima. Para este efecto, los poseedores de dichas licencias tendrán plazo hasta el 30 de junio de 1989 para obtener dicha certificación, reservándose la Autoridad Marítima la facultad de exigir las comprobaciones de idoneidad necesarias, a satisfacción de la misma, absteniéndose, en caso contrario, de expedir dicha Certificación hasta tanto no se satisfagan dichos requisitos, pudiendo expedirse, sin embargo, Licencia en el grado inmediatamente inferior, si así lo solicita el interesado.” (Cursiva fuera de texto)

Según la normatividad citada, es claro que la licencia es el documento que acredita a una persona como capacitada e idónea para desempeñarse como parte de la tripulación a bordo de una nave, sea cual sea la función que desempeñe.

Asimismo, se debe precisar que el trámite de la licencia que le otorgaba la capacidad de ejercer como Capitán de una nave con un Tonelaje de Registro Bruto – TRB mayor a 3.000, no puede significar de ninguna manera que se encuentre facultado para hacerlo por ese simple hecho. Por lo tanto, hasta que dicho trámite no se encontrara concluido con la expedición de la licencia sin dicha limitación, debía abstenerse de su desempeño como Capitán de la motonave “PACIFIC SUN”.

En consecuencia de ello, el Despacho desestima el argumento interpuesto en el escrito de apelación por parte de la abogada DEISY MABEL RINCÓN RINCÓN como apoderada

³ “Por el cual se reglamenta la Ley 35 de 1981, y parcialmente el Decreto Ley 2324 de 1984”.

⁴ “Por el cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa”.

del señor ALVARO LEAL LASSO y no accederá a su pretensión de revocar la sanción impuesta. No obstante, considerando lo preceptuado en el Literal a) del artículo 81 del Decreto Ley 2324 de 1984, en el cual se disponen atenuantes en la aplicación de las sanciones, el Despacho procederá a reducir por el término de tres meses (03) meses la sanción determinada en primera instancia.

Por último, teniendo en cuenta que en la Resolución No. 0069 P3-ASJUR de fecha octubre 31 de 2012, mediante la cual se profirió fallo de primera instancia se encontró un error de numeración en los artículos de la parte resolutive y con el objeto de organizar para una mejor entendimiento de lo dispuesto en la presente decisión, se dispondrá de la siguiente explicación:

- Se modificará el artículo primero de la Resolución No. 0069 P3-ASJUR de fecha octubre 31 de 2012, en el sentido de mantener la responsabilidad administrativa por violación a normas de marina mercante exclusivamente respecto de la transgresión relacionada con la incapacidad de desempeñarse como Capitán de la motonave "PACIFIC SUN" por la limitación instituida en su licencia de navegación de únicamente motonaves de hasta 3.000 TRB. Asimismo, se incluirá la imposición de la sanción de suspensión de la licencia de navegación por el término de tres (03) mes.

- Se modificará el artículo cuarto de la Resolución No. 0069 P3-ASJUR de fecha octubre 31 de 2012, incluyendo la declaración de responsabilidad por violación a normas de marina mercante por parte de la empresa NAVIERA EXPRESS DEL CARIBE S.A.S. en condición de Armador de la motonave "PACIFIC SUN".

- Se revocará el artículo segundo de la Resolución No. 0069 P3-ASJUR de fecha octubre 31 de 2012, al no comprobarse la transgresión del Aviso a los Navegantes No. 50.

- Se revocará el artículo tercero de la Resolución No. 0069 P3-ASJUR de fecha octubre 31 de 2012, entendiendo como artículo tercero los dos artículos terceros de la parte resolutive del aludido acto administrativo. Lo anterior con el fin de corregir el error de numeración y no dar lugar a confusiones.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR el artículo primero de la Resolución No. 0069 P3-ASJUR de fecha octubre 31 de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Barranquilla con fundamento en la parte considerativa de la presente decisión la cual quedará así:

"**DECLARAR** administrativamente responsable por violación a normas de marina mercante al señor ALVARO LEAL LASSO, identificado con la cédula de ciudadanía No. 13.543.632 de Bucaramanga, en su condición de Capitán de la motonave "PACIFIC SUN" de bandera colombiana, por exceder la limitación de ejercer como Capitán de una nave que superaba la establecida en su licencia de navegación. En consecuencia de lo anterior, imponer a título de sanción la suspensión por el término de tres (03) mes, el título de navegación expedida por la Autoridad Marítima, contados a partir de la ejecutoria del presente proveído."

ARTÍCULO 2º.- MODIFICAR el artículo cuarto de la Resolución No. 0069 P3-ASJUR de fecha octubre 31 de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Barranquilla con fundamento en la parte considerativa de la presente decisión la cual quedará así:

“**DECLARAR** administrativamente responsable por violación a normas de marina mercante a la empresa NAVIERA EXPRESS DEL CARIBE S.A.S., identificado con el NIT. 900.259.965-1, en condición de Armador de la motonave “PACIFIC SUN” de bandera colombiana. Y en consecuencia de lo anterior, imponer a título de sanción, multa de VEINTE (20) salarios mínimos mensuales legales vigentes, equivalentes a la suma de ONCE MILLONES TRESCIENTOS TREINTA Y CUATRO MIL PESOS m/cte. (\$ 11.334.000.00), suma que deberá ser consignada en la cuenta corriente No. 05000249, del Banco Popular, código rentístico 1212-75, a favor de la Dirección del Tesoro Nacional, a partir del día siguiente de la ejecutoria del presente proveído.”

ARTÍCULO 3º.- REVOCAR los artículos segundo y tercero de la Resolución No. 0069 P3-ASJUR de fecha octubre 31 de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Barranquilla con fundamento en la parte considerativa de la presente decisión.

ARTÍCULO 4º.- CONFIRMAR los artículos restantes de la Resolución No. 0069 P3-ASJUR de fecha octubre 31 de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Barranquilla con fundamento en la parte considerativa de la presente decisión.

ARTÍCULO 5º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Barranquilla, el contenido del presente proveído al señor ALVARO LEAL LASSO en condición de Capitán de la motonave “PACIFIC SUN”, al señor ALEJANDRO HENAO ZULUAGA en condición de Piloto Práctico, a la empresa NAVIERA EXPRESS DEL CARIBE S.A.S., en condición de Armador de la motonave en referencia, a la abogada DEISY MABEL RINCON en condición de apoderada del Capitán, a la abogada ROSARIO BUENO BUELVAS, en condición de apoderada del Piloto Práctico, dentro de los (5) días hábiles siguientes al envío de la citación o subsidiariamente por medio de edicto, de conformidad con los artículo 44 y 45 del Código Contencioso Administrativo.

ARTÍCULO 6º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Barranquilla, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 7º.- Ejecutoriado el presente acto, envíese 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 8º.- 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.


Vicealmirante MARIO GERMAN RODRIGUEZ VIERA

Director General Marítimo