

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C. 01 NOV 2017

Referencia 14022013033  
Investigación: Administrativa por violación a normas de la Marina Mercante

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación, interpuesto por el Abogado ALEJANDRO ORTÍZ VEGA, en calidad de apoderado del señor ROBERT FRIEBE LABORDE, Propietario y/o Armador de la motonave menor "PRINCESS" de bandera colombiana, contra el acto administrativo sancionatorio emitido el 30 de septiembre de 2016, por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación administrativa adelantada por violación a las normas de Marina Mercante, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. Mediante protesta No. 062/MD-CGFM-CARMA-JONA-COGAC-GUCA-CEGSAM del 22 de diciembre de 2013, el Comandante de la URR Guardia Bahía EGSAM, informó a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, que la motonave menor "PRINCESS" de bandera colombiana infringió algunas normas de Marina Mercante.
2. Aunado a lo anterior, a través de informe suscrito por el Responsable de Transporte Marítimo y Fluvial Internacional de la Capitanía de Puerto de Santa Marta se tuvo conocimiento que la citada nave tenía el certificado de matrícula provisional vencido, así como el certificado nacional de seguridad condicional.
3. El día 26 de diciembre de 2013, el Capitán de Puerto de Santa Marta inició procedimiento administrativo sancionatorio formulando cargos contra el señor ROBERT FRIEBE LABORDE, Propietario y Armador de la motonave "PRINCESS" de bandera colombiana por presuntamente infringir los códigos 001, 014, 016, 023, 034, 036, 074 y 079 de la Resolución No. 0386 de 2012, el artículo 118 del Decreto Ley 2324 de 1984, el artículo 11 de la Resolución 520 de 1999, el artículo 3 en concordancia con el numeral 1 del artículo 1 ibídem, el literal d del numeral 2 del artículo 40 del Decreto 1597 de 1988 y el artículo 97 del Decreto Ley 2324 de 1984.
4. Agotadas las etapas de que trata el artículo 47 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, el día 30 de septiembre de 2016, el Capitán de Puerto de Santa Marta, emitió acto administrativo sancionatorio a través del cual declaró

responsable por violación a las normas de Marina Mercante al señor ROBERT FRIEBE LABORDE, Propietario y Armador de la motonave "PRINCESS".

En consecuencia, le impuso a título de sanción multa de diez punto sesenta y seis (10.66) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de siete millones trescientos cuarenta y nueve mil quinientos setenta y nueve pesos m/cte. (\$7.349.579).

5. El día 1 de noviembre de 2016, el Abogado ALEJANDRO ORTÍZ VEGA, en calidad de apoderado del señor ROBERT FRIEBE LABORDE, Propietario y/o Armador de la motonave "PRINCESS" presentó recurso de reposición y en subsidio apelación contra al acto administrativo sancionatorio emitido en primera instancia.
6. El día 12 de diciembre de 2016, el Capitán de Puerto de Santa Marta resolvió el recurso de reposición interpuesto, confirmó en su totalidad la resolución recurrida, y concedió el recurso de apelación ante el Director General Marítimo.

### COMPETENCIA

De conformidad con lo establecido en el numeral 2, artículo 2 del Decreto 5057 de 2009, esta Dirección General es competente para resolver los recursos de apelación 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.

### ARGUMENTOS DEL APELANTE

Del escrito de apelación presentado por el Abogado ALEJANDRO ORTÍZ VEGA, en calidad de apoderado del Propietario y/o Armador de la motonave "PRINCESS" de bandera colombiana, este Despacho se permite extraer los siguientes argumentos:

Afirma, que la decisión de primera instancia desconoce los argumentos presentados en la investigación por el Abogado no valorando de esta manera el acervo probatorio, pues simplemente se limitaron a señalar las normas vulneradas y las sanciones que corresponden.

Sostiene que existe carencia de crítica imparcial y que se está favoreciendo las aseveraciones de Guardacostas, que el Capitán de Puerto desconoció un video del suceso que se envió a la prensa (diario El Tiempo) donde se mostró el rostro de menores de edad, con lo que se infringió el Código de la Infancia y Adolescencia.

Así mismo, que el fallo vulnera el derecho de defensa y debido proceso de su prohijado, al ignorar los argumentos y pruebas aportados al proceso, entre las que se encontraban pruebas que demostraban la inexistencia de violaciones a la Resolución DIMAR 520 de 1999, cuando señaló:

"Código 001. La violación a esta regla no fue probada por el investigador, no es mencionada en la protesta inicial presentada por el Comandante de la URR Guardia Bahía EGSAM, máxime cuando Guardacostas indican que la nave "PRINCESS" siguió hacia el canal de la Marina Mundial, lo que demuestra que es una ruta aprobada para el tránsito de estas embarcaciones.

Código 014. No se probó la vulneración a esta norma, pues lo que se dijo en la protesta presentada es contradicha cuando señala en su declaración: "Tenía usted algún aparato especializado para medir la velocidad que venía la motonave PRINCESS sí o no, contesto: "No".

Código 016. No se encuentra probado, además que en el video y declaraciones se demostró que la nave ingresó al canal de la Marina Mundial.

Código 023. Indica que en el video no se demuestran otras naves en la zona y por tanto no es cierta la vulneración a tal código.

Código 074. Manifiesta que no existe claridad en este código y que el Comandante de la URR Guardia Bahía EGSAM se contradice en la protesta, porque en la declaración al preguntársele cuantas veces realizó el llamado de parar máquinas al Capitán de la nave "PRINCESS", dijo: "Quince o veinte veces".

Sin embargo, un Tripulante de la URR Guardia Bahía EGSAM, sobre la cantidad de veces en que se realizó el llamado a parar máquinas dijo: "Se realizó en más de tres veces, vía VHF marino canal 16, a viva voz, señales luminosas, acercamiento de la lancha de guardacostas a la motonave "PRINCESS".

Por lo que afirma que la inexistencia de unificación sobre el número de veces en la solicitud del llamado a parar máquinas hacen sospechosas las declaraciones.

Así mismo, cita apartes de la declaración rendida por Propietario y/o Armador de la nave para indicar que no tenía razón de ser la detención efectuada por Guardacostas con un bote lleno de mujeres e infantes en un lugar peligroso cuando este se dirigía a la playa, y que la infracción no procedía.

Código 079. Afirma que ninguna de las personas que tripulaban la motonave "PRINCESS" le faltó al respeto a la autoridad, lo que se puede apreciar en el vídeo, además que el señor ROBERT FRIEBE, en su declaración indicó que su hijo de 16 años de edad había realizado unos gestos a los oficiales de Guardacostas, pero que él lo reprendió.

Código 034. Sostiene que esto se demuestra con el auto de formulación de cargos, pues en su página dos se indicó que el señor FRIEBE el 20 de diciembre radicó solicitud para permiso de navegación provisional, debido a que tiene en trámite de asignación de llamada e inspección de seguimiento, pero que el requerimiento se encontraba sin respuesta.

Código 036. Afirma que es de conocimiento de la Autoridad Marítima el contenido del artículo 97 de la Ley 19 de 2012, por lo que la nave no estaba obligada a tramitar zarpe.

Por las anteriores consideraciones solicita, se revoque la decisión de primera instancia, así mismo, se compulse copias a la Procuraduría General de la Nación al señor TK MUÑOZ OSORIO ANDRÉS, Comandante URR Guardia Bahía EGSAM, así mismo, individualice quien (s) enviaron el vídeo mostrando menores de edad al diario El Tiempo.

## CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

El Despacho entra a resolver los argumentos expuestos por el Abogado ALEJANDRO ORTÍZ VEGA, en calidad de apoderado del señor ROBERT FRIEBE LABORDE, en calidad de Propietario y/o Armador de la motonave menor "PRINCESS" de bandera colombiana, se resolverán los argumentos expuestos analizando la pertinencia y pruebas obrantes en el expediente respecto de cada código de infracción alegado, no sin antes citar el contenido del artículo 83 de la Constitución Política de Colombia, el cual prevé:

*"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 fuera de texto).

Sobre este artículo dijo la Corte Constitucional en Sentencia C-527/13:

*"La Corte ha indicado que el principio de la buena fe incorpora el valor ético de la confianza y significa que el hombre cree y confía que una declaración de voluntad surtirá, en un caso concreto, sus efectos usuales, es decir, los mismos que ordinaria y normalmente ha producido en casos análogos. Por ello ha sido concebido como una exigencia de honestidad, rectitud y credibilidad a la cual se encuentra sometido el actuar de las autoridades públicas y de los particulares, bajo una doble connotación, ya sea a través de las actuaciones que surgen entre la Administración y los particulares, o de estos últimos entre sí"* (cursiva fuera de texto).

Lo anterior para aclarar, que las manifestaciones realizadas por el personal de Guardacostas en ningún momento pueden considerarse mal intencionadas como lo afirma el apoderado del investigado, pues constitucionalmente se presume la buena fe y la mala fe se debe demostrar, así las cosas el Despacho se pronuncia sobre los códigos de infracción referidos, los cuales se encuentran contenidos en la Resolución DIMAR 0386 de 2012, así:

- Código 014: Navegar a velocidades superiores a quince (15) nudos en bahías internas y canales de acceso, o 25 nudos en aguas exteriores, sin autorización especial para ello.
- Códigos 001: Navegar en los canales, por costado que no corresponde a lo ordenado en las reglas de navegación y código 016 Navegar muy cerca de la costa poniendo en peligro los pasajeros, la carga y los turistas.

Sobre estos códigos, se evidencia en el video aportado al expediente que la nave al ingresar al canal que conduce a la Marina Mundial lo hizo a velocidades altas, tan es así, que se avizora el oleaje y desplazamiento de ésta hacia los costados del canal, con la intención de no atender la visita por parte de los miembros de la Estación de Guardacostas, afirmación que surge del mismo video y de la persecución realizada a la nave en pro del cumplimiento de las funciones, con lo que se puso en peligro la seguridad de la vida humana en el mar y de la nave.

- Código No. 023: No respetar las prelacións de navegación de otras embarcaciones de acuerdo a la convención para prevenir abordajes y a las reglas de camino, al respecto se hace pertinente citar el contenido de alguna reglas establecidas en el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes de 1972, ratificado en Colombia a través de la Ley 13 de 1981, y aplicable a toda clase de naves que se encuentren en la jurisdicción, así:

**"PARTE B - REGLAS DE RUMBO Y GOBIERNO**

*Sección I - Conducta de los buques en cualquier condición de visibilidad (...)*

**Regla 4**

*Ámbito de aplicación.*

*Las Reglas de la presente, sección se aplicarán en cualquier condición de visibilidad (...)*

**Regla 7**

*Riesgo de abordaje.*

*a) Cada buque hará uso de todos los medios de que disponga y que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para determinar si existe riesgo de abordaje.*

*En caso de abrigarse alguna duda, se considerará que el riesgo existe.*

**Regla 8**

*Maniobras para evitar el abordaje.*

*a) Si las circunstancias del caso lo permiten, toda maniobra que se efectúe para evitar un abordaje será llevada a cabo en forma clara, con la debida antelación y respetando las buenas prácticas marineras.*

*b) Si las circunstancias del caso lo permiten, los cambios de rumbo y/o velocidad que se efectúen para evitar un abordaje serán lo suficientemente amplios para ser fácilmente percibidos por otro buque que los observe visualmente o por medio del radar. Deberá evitarse una sucesión de pequeños cambios de rumbo y/o velocidad (...)*

*d) La maniobra que se efectúe para evitar un abordaje será tal que el buque pase a una distancia segura del otro. La eficacia de la maniobra se deberá ir comprobando hasta el momento en que el otro buque esté pasado y en franquía (...)*" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Por su parte, se evidencia en el video anexo a folio 7 del expediente, que el Capitán de la motonave "PRINCESS" no respetó la prelación de la otra nave que se encontraba en la zona, es decir la URR GUARDIA BAHÍA EGSAM, no tuvo en cuenta las reglas para prevenir

abordajes y además se evidencia que intentó investir a la citada unidad en diferentes oportunidades, por lo que el citado código debe confirmarse.

- Código No. 034: Navegar sin la matrícula y/o los certificados de seguridad correspondientes, vigentes, se encuentra en el expediente lo siguiente:
  - Informe rendido por el Responsable de Transporte Marítimo y Fluvial Internacional de la Capitanía de Puerto de Santa Marta (folio 10), indica: "(...) con el fin de complementar la información suministrada por la Estación de Guardacostas de Santa Marta, mediante protesta del 22 de diciembre de 2013 (...) en relación con la novedad presentada con la lancha PRINCESS CP-04-1371, así:
    1. Verificados los registros documentales de dicha nave se observa que cuenta con un certificado de matrícula provisional vencido desde el día 11 de noviembre de 2013, así mismo el certificado nacional de seguridad condicional, se encuentra vencido desde el 15 de octubre de 2013
    2. (...)
    3. Con fecha 20 de diciembre de 2013, el señor ROBERT FRIEBBE, radicó bajo el No. 142013109746, una solicitud para el permiso de navegación provisional, dado que tiene en trámite la asignación de letras de llamada e inspección de seguimiento (...) (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Lo anterior permite concluir, que el hecho de que el señor FRIEBBE solicitara permiso para navegar el día 20 de diciembre de 2013, ante la Capitanía de Puerto de Santa Marta bajo el argumento de que su trámite de letra de llamada e inspección de seguimiento se encontraban pendientes, desde ningún punto de vista lo autoriza para realizar navegación, máxime que la nave no contaba con la certificación de estar en condiciones aptas para navegar, pues claro es que para hacerse al mar se debe contar con la autorización de la Autoridad Marítima, lo que no puede considerarse suplido con una solicitud.

Con ello, el Propietario y/o Armador de la motonave "PRINCESS" puso en peligro la seguridad de la vida humana en el mar, pues, sin el permiso, ni verificaciones de seguridad requeridas decidió hacerse a la mar, por lo que hay lugar a confirmar el citado código.

- Código No. 036: Navegar sin zarpe, cuando este se requiera, pese a que el apelante manifiesta que tal condición no debía ser cumplida por la nave al abrigo del Decreto 019 de 2012, respecto se precisa que:
  - Decreto Ley 19 de 2012: "Por el cual se dictan normas para suprimir o reformar regulaciones, procedimientos y trámites innecesarios existentes en la Administración Pública". Modificó el artículo (...) Artículo 98: "ARTÍCULO 98. ZARPE Y CERTIFICADO DE NAVIGABILIDAD: El artículo 97 del Decreto Ley 2324 de 1984, quedará 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.*

- Resolución No. 701 del 2 de abril de 2014 *"Por medio de la cual se establecen y adoptan los procedimientos relacionados con la actividad de servicio y control del tráfico marítimo en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Santa Marta"* (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).
- Circular No. 14201401791 MD-DIMAR-CP04-AMERC del 19 de junio de 2014, expedida por la Capitanía de Puerto de Santa Marta, mediante la cual se estableció la excepción de zarpe a las naves menores que desarrollen actividades en la Bahía de Santa Marta.

Así las cosas y teniendo en cuenta que los hechos objeto de la presente investigación acaecieron el día 22 de diciembre del 2013, se comprueba que la excepción del requisito de zarpe establecido en el Decreto 19 de 2012 no se aplicaba a la jurisdicción, es decir, tanto la motonave "PRINCESS" como todas las demás que se encontraran en las condiciones establecidas en la norma debían contar con su respectivo documento de zarpe, pues no se tenía cubrimiento de Estación de Control de Tráfico Marítimo,

Además, de llegar a existir la Estación de Control de tráfico marítimo, las naves que se encontraran en la condición establecida en el Decreto 019 de 2012, debían contar con sus certificados vigentes, con el ánimo de cumplir la normatividad marítima y garantizar la seguridad de la vida humana en el mar, razón por la se debe confirmar tal código.

- Código No. 074: No atender a la "señal de parar máquinas" y a la orden de detención efectuada mediante comunicación realizada a través del canal 16 V.H.F. o F.M. y demás requerimientos y procedimientos llevados a cabo por las unidades de la Armada Nacional.

Independientemente de que presuntamente como lo indica el apelante, el Comandante de la URR Guardia Bahía EGSAM y uno de sus tripulantes se contradigan en el número de veces que realizó el llamado de parar máquinas y que por su parte el Capitán y Propietario de la nave "PRINCESS" justifique este actuar porque tenía el bote lleno de mujeres e infantes en un lugar peligroso cuando se dirigía a la playa, lo cierto es que se debe tener en cuenta la obligatoriedad en el cumplimiento de las siguientes normas:

Resolución 520 de 1999 *"Por medio de la cual se reitera el cumplimiento de normas y se reiteran y adoptan procedimientos para el control y vigilancia de naves y artefactos navales en aguas marítimas y fluviales jurisdiccionales"* (cursiva fuera de texto).

*"ARTICULO 1. DEFINICIONES: Para los efectos de la presente Resolución se adoptan las siguientes definiciones:*

2. SEÑAL DE PARAR MÁQUINAS: Es la señal emitida por cualquier Unidad de la Armada Nacional, con la cual se ordena al patrón o capitán de la nave que detenga por completo la marcha de la misma. La señal consiste en tres (3) pitadas largas de cinco (5) segundos cada una, y puede estar acompañada de señales luminosas intermitentes dirigida hacia la nave en cuestión. Además podrá ser complementada con la orden de que la nave se detenga mediante comunicación a través del canal 16 V.H.F. - F.M. (cursiva fuera de texto).

Por su parte, el artículo 11 ibídem prevé:

"ARTICULO 11. PRESENCIA DE AUTORIDAD: Toda nave o artefacto naval, ante la presencia, de una unidad de la Armada Nacional, o de la Autoridad Marítima, está en la obligación de permanecer en escucha del canal 16 de V.H.F. - F.M. y contestar al llamado en caso de ser requerido. La nave que no acate o haga caso omiso a la "señal de parar máquinas", o de la orden que se detenga, será objeto de persecución y se procederá a su inmovilización temporal por considerarse un indicio de la comisión de actividades ilícitas y/o contravencionales. Además, el incumplimiento a la "señal de parar máquinas", dará lugar a la imposición por parte de la Autoridad Marítima, de las sanciones de que trata el artículo 18 de la presente Resolución" (cursiva fuera de texto).

A su vez, el artículo 13 reza: "VISITA A LA NAVES O ARTEFACTO NAVAL: Entiéndase la acción adoptada por los Comandantes de Unidades a flote de la Armada Nacional, o por los Comandantes de los elementos de combate fluvial o por la Autoridad Marítima que consiste en subir a bordo de la nave o artefacto naval por parte de un Oficial, Suboficial u otra Autoridad competente, con el propósito de verificar los documentos pertinentes de la nave o artefacto naval y/o de la tripulación, o comprobar el desarrollo de actividades ilegales de la nave y/o de la tripulación, para lo cual podrán realizar la inspección y registro de la totalidad o parte de la misma" (cursiva fuera de texto).

Así mismo el artículo 15 ibídem establece: "ÁMBITO DE APLICACIÓN: La visita a la nave o artefacto naval puede ser practicada en cualquier momento, circunstancia o lugar, ya sea que se encuentre varada fuera del agua, en las marinas, clubes náuticos, astilleros navales o talleres de reparación naval o en cualquier otra área jurisdiccional en tierra o que la misma se encuentre atracada, abarloada, fondeada o navegando en aguas jurisdiccionales o en altamar" (cursiva fuera de texto).

Los artículos de la norma anteriormente transcrita, establecen con claridad la obligación de acatar la señal de parar máquinas que tienen los Capitanes de las naves, el comportamiento ante la presencia de la Autoridad, el derecho de visita a las naves o artefacto naval y el ámbito de aplicación, es decir los sitios en que se puede realizar ésta última.

Así las cosas, no se evidencia justificación alguna para que la motonave "PRINCESS" no haya atendido la señal de parar máquinas efectuada por el Comandante de la URR Guardia Bahía EGSAM, razón por la que se confirmará tal código.



- Código No. 079: Irrespetar o ultrajar de palabra u obra a la autoridad marítima o al personal de la Armada Nacional cuando esté cumpliendo sus funciones sin perjuicio de las acciones penales a que haya lugar.

Sobre este código y lo esbozado por el apelante, es tan clara la viabilidad de su aplicación pues no solo de lo evidenciado en el video aportado se vislumbra el irrespeto a la autoridad, sino también que con hechos que se aclararon anteriormente se irrespetó de obra a los miembros de Guardacostas cuando se encontraban en cumplimiento de sus funciones, pues, no se atendió la señal de parar máquinas, obligación que les asistía, hecho con el que conforme el artículo 11 de la Resolución 520 de 1999, se consideraría un indicio de la comisión de actividades ilícitas, pues no se permitió realizar inspección.

En virtud de lo anterior, y al encontrarse resueltos los argumentos expuestos por el apelante respecto de la procedencia en la aplicación de los códigos de la Resolución No. 0386 de 2012, al Propietario y Armador de la motonave "PRINCESS" de bandera colombiana, se confirmará en su integridad la resolución recurrida.

Ahora bien, sobre la solicitud de compulsar copias a la Procuraduría General de la Nación para los funcionarios de Guardacostas que informaron la novedad ocurrida, se aclara al Abogado que el asunto que se resuelve por medio del presente instrumento es de carácter administrativo sancionatorio, es decir, dista de la finalidad que persigue un proceso disciplinario, además, dentro de la presente investigación no se encuentran argumentos que permitan inferir la comisión de una falta disciplinaria por parte del personal que participó en el operativo, por lo que no se podría acceder a tal solicitud.

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

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR** en su integridad el acto administrativo sancionatorio emitido el 30 de septiembre de 2016, por el Capitán de Puerto de Santa Marta, de conformidad con los argumentos expuestos en la parte motiva del presente acto administrativo.

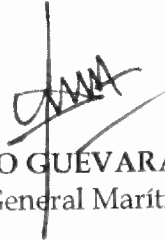
**ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto Santa Marta el contenido de la presente decisión al señor ROBERT FRIEBE LABORDE, Propietario y Armador de la motonave "PRINCESS" de bandera colombiana, así como a su apoderado el Abogado ALEJANDRO ORTÍZ VEGA, en los términos establecidos en los artículos 67 y ss del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

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

**ARTÍCULO 4°.-** En firme 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 5º**-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, 01 NOV 2017



Contralmirante **PAULO GÚEVARA RODRÍGUEZ**  
Director General Marítimo