

10000100048

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 11 MAR 2015

REFERENCIA

Clase de investigación: Administrativa por Violación a Normas de la Marina Mercante
 Asunto: Recurso de Apelación
 Número de expediente: 14022009-030
 Sujetos Procesales: Capitán motonave STAR QUALITY
 Agente marítimo nave STAR QUALITY
 Tripulación motonave STAR QUALITY
 Armador motonave STAR QUALITY
 Recurrente: Abogada EAN ELIANA TINOCO, apoderada especial de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta y abogado FELIPE VALLEJO en representación del capitán y la tripulación de la nave STAR QUALITY.

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el abogado FELIPE VALLEJO, apoderado especial del capitán y de la tripulación de la motonave STAR QUALITY, en contra de la decisión del 22 de agosto de 2011, a través de la cual se rechazó la nulidad invocada, así mismo, se resolverá el recurso de apelación interpuesto por la abogada EAN ELIANA TINOCO, en representación de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, en contra de la Resolución N° 0065 DIMAR-CP04-ASJUR del 12 de mayo de 2011.

ANTECEDENTES

Mediante radiograma N° 020935R de junio de 2009, el inspector de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, informó al Capitán de Puerto de dicha jurisdicción, las novedades presentadas con la motonave STAR QUALITY, consistentes en que al parecer se violó el plan de protección del buque y de la Sociedad Portuaria de Santa Marta.

El día 20 de junio de 2009, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió auto de apertura de Investigación Administrativa en contra de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, de la agencia marítima TURBADUANA LTDA Y CIA CS., del capitán, armador, propietario, oficial de protección del buque y tripulación de la motonave STAR QUALITY, por la presunta violación a las normas de Marina Mercante.

El día 12 de mayo de 2011, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió la Resolución N° 0065 DIMAR-CP04-ASJUR, a través de la cual declaró responsable al señor ELBERTO A. QUIAPO, en su calidad de capitán y oficial de protección del buque STAR QUALITY, a la sociedad SUN LANES

SHIPPING S.A., como armador, a la agencia marítima TURBADUANA LTDA Y CIA CS y a la tripulación de la citada nave, por violación de las normas de Marina Mercante, e impuso a título de sanción una multa de cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a veintiséis millones setecientos ochenta mil pesos m/c (\$26.780.000).

De igual manera, declaró responsable a la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A., por violación a las normas de Marina Mercante, e impuso a título de sanción una multa de cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a veintiséis millones setecientos ochenta mil pesos m/c (\$26.780.000).

A través de memorial recibido el 3 de junio de 2011, la abogada EAN ELINA TINOCO en representación de la Sociedad Portuaria de Santa Marta, presentó recurso de reposición y en subsidio de apelación en contra de la Resolución N° 0065 DIMAR-CP04-ASJUR del 12 de mayo de 2011.

Mediante escrito recibido el 15 de junio de 2011, el abogado FELIPE VALLEJO, en calidad de apoderado especial del armador, capitán y de la tripulación de la nave STAR QUALITY, presentó solicitud de nulidad por violación al debido proceso, en contra de la Resolución N° 0065 DIMAR-CP04-ASJUR del 12 de mayo de 2011.

El 22 de agosto de 2011, el Capitán de Puerto de Santa Marta rechazó de plano la nulidad solicitada por el abogado FELIPE VALLEJO y rechazó por improcedente el recurso de reposición interpuesto por la abogada EAN ELIANA TINOCO, concediendo el recurso de apelación ante el Director General Marítimo.

Con fecha 7 de septiembre de 2011, el abogado FELIPE VALLEJO presentó recurso de reposición en subsidio de apelación, en contra de la decisión del 22 de agosto de 2011, a través de la cual se rechazó de plano la nulidad invocada.

Mediante decisión del 2 de abril de 2012, el Capitán de Puerto de Santa Marta, rechazó por improcedente el recurso de reposición interpuesto por el abogado FELIPE VALLEJO, confirmó la decisión de primera instancia y concedió el recurso de apelación ante el Director General Marítimo.

COMPETENCIA

De conformidad con lo establecido en el numeral 27 del artículo 5°, del Decreto Ley 2324 de 1984, y el numeral 2, artículo 2 del Decreto 5057 de 2009, corresponde a la Dirección General Marítima, previa investigación, determinar y aplicar cuando hubiere lugar, las sanciones disciplinarias o multas por infracciones o violaciones a normas relativas a las actividades marítimas y de marina mercante.

HECHOS RELEVANTES

De acuerdo con el acta de protesta N° 055 MD-CG-CARMA-SECAR-JONA-COGAC-CGUCA-CEGSAM, del 20 de junio de 2009, suscrita por el Comandante de la Estación de Guardacostas de Santa Marta, las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos objeto de investigación, fueron las siguientes:

12

"(...) Teniendo en cuenta que durante el procedimiento judicial adelantado por la Policía antinarcóticos a bordo de la motonave STAR QUALITY, estando ésta atracada en la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, se ha podido evidenciar mediante los informes de los casos ATLANTIS I y ATLANTIS II, que fueron hallados 20 kilos 118 gramos de clorhidrato de cocaína en 19 paquetes ubicados en la parte externa de los contenedores ubicados sobre la cubierta del buque. Por tal motivo protesto ante las continuas violaciones de los planes de PBIP de la instalación portuaria de la Sociedad Portuaria de Santa Marta y la presente violación del plan de protección del buque STAR QUALITY, convirtiéndose este hallazgo en una causal de inmovilización temporal acuerdo artículo 12 de la Resolución 520 de 1999".

ARGUMENTOS DE LA SOLICITUD DE NULIDAD

El abogado FELIPE VALLEJO, apoderado especial del capitán y armador de la nave STAR QUALITY, solicitó la nulidad de la Resolución N° 065 DIMAR - CPOR del 12 de mayo de 2011, con base en los siguientes argumentos:

"(...) Las investigaciones para determinar y aplicar sanciones disciplinarias o multas por infracciones o violaciones a normas relativas a las actividades marítimas y de la Marina Mercante, ésta gobernada por el Decreto Ley 2324 de 1984, estatuto que fija procedimientos especiales al efecto, cualquier actuación de la Capitanía de Puerto que desconozca los anteriores preceptos es nula, de nulidad absoluta, por contravenir normas de derecho y orden público.

El artículo 44 del mencionado Decreto, dice lo siguiente:

"Alegatos de conclusión. Concluida la instrucción y practicadas todas las pruebas, el Capitán de Puerto declarará cerrada la investigación y dará traslado a todas las partes por tres (3) días con el fin de que aleguen de conclusión".

En la investigación de la referencia, la Capitanía de Puerto de Santa Marta no corrió traslado a las partes para alegar de conclusión. Esta omisión constituye una violación al debido proceso y es causal de nulidad de lo actuado, de conformidad con lo previsto en el artículo 165 del Código Contencioso Administrativo, que remite al artículo 140 del Código de Procedimiento Civil - cuyo texto en lo pertinente dice lo siguiente:

Art. 140. El proceso es nulo, en todo o en parte, solamente en los siguientes casos: (...)

6. Cuando se omiten los términos u oportunidades para pedir o practicar pruebas o para formular alegatos de conclusión".

ARGUMENTOS DEL APELANTE

La abogada EAN ELIANA TINOCO, apoderada especial de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, sustentó el recurso de apelación en contra del fallo de primera instancia, de la siguiente manera:

- A. Luego de hacer un análisis del artículo 29 de la Constitución Política de Colombia y de algunos apartes jurisprudenciales, manifestó que, la Resolución N° 0065 DIMAR-CP04-ASJUR del 12 de mayo de 2011, desconoció el principio de la presunción de inocencia de su poderdante y en su lugar le endilgó responsabilidad y sancionó sin que hubiera prueba alguna que demostrara su culpabilidad, pues no existe elemento probatorio que evidencie violación a las normas de Marina Mercante o al código PBIP.
- B. Manifestó que, la sanción debe corresponder a una violación de norma individualizada objetiva (desde el punto de vista de la norma violada) y subjetivamente (desde el punto de vista del sujeto que desconoce la norma), que la Resolución recurrida no indicó con claridad cual es la norma que violó su poderdante, se limita a hacer una enunciación de las disposiciones contenidas en el Código Internacional para la protección de los buques y de las Instalaciones Portuarias, para afirmar deliberadamente que su representada, violó las normas de Marina Mercante, sin siquiera exigir elementos probatorios que aporten los supuestos facticos que así lo demuestren.

Manifestó que, la sanción impuesta a la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, carece de todo fundamento, en tanto se evidencia la falta de individualización de la norma supuestamente transgredida, así como la especificación de las responsabilidades precisas que atañen a los agentes investigados.

- C. Aseguró que, en el expediente no se encuentra acreditado que las sustancias prohibidas encontradas a bordo de la nave STAR QUALITY, hubieran sido ingresadas en la Sociedad Portuaria de Santa Marta, con violación del Código PBIP de dicho terminal marítimo, además que, en ninguna parte de los considerando de la decisión apelada, se dice la forma en que se ingresaron las sustancias peligrosas al buque.

Manifestó también, que las sustancias encontradas en la citada nave pudieron ser introducidas en el puerto de Turbo o en el trayecto desde dicho terminal marítimo a Santa Marta, tal como lo confirmó el capitán del buque.

- D. Manifestó que, la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta ha dado estricto cumplimiento al código PBIP, ello se demuestra con la fotocopia de los libros y anotaciones de registro de embarco o desembarco, y controles de ingreso al buque obrantes a folios 249 - 263.

Agregó que, la sanción impuesta a su poderdante se fundamentó en que no hubo diligencia en los controles de ingreso y de seguridad del puerto, no obstante el propio Despacho señaló que a lo largo de la investigación no se logró establecer si a las áreas de vigilancia ingresó personal no autorizado, concluyendo que el fallador de instancia no pudo constatar que la seguridad de la operación se puso en riesgo por el ingreso personal no autorizado, ni tampoco, que en dicho puerto se hubiera facilitado el ingreso de las sustancias finalmente detectadas a bordo del buque STAR QUALITY.

Igualmente manifestó que de acuerdo con el Código PBIP, instrumentado en Colombia a través del Decreto 730 de 2004, se establecen claramente las figuras del oficial de protección del buque, oficial de la compañía para protección marítima y del oficial de protección de la

[Handwritten signature]

instalación portuaria, estableciendo para cada uno de ellos las funciones que le competen respecto del cumplimiento de dicho código, que no pueden confundirse, ni superponerse.

Destacó que, la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta suscribió un acuerdo de cooperación con la oficina de asuntos antinarcóticos de los Estados Unidos, del cual también es signataria la Dirección General de la Policía, a través del cual se garantiza la presencia de un grupo de oficiales antinarcóticos en el terminal marítimo, quienes a través de control "selectivo" y de acuerdo al perfil de riesgo de la carga, realizan una inspección física, previo a que ésta sea entregada al buque.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO RESPECTO DE LA SOLICITUD DE NULIDAD

Vistos los argumentos esgrimidos por el señor FELIPE VALLEJO, en representación del capitán y armador de la nave STAR QUALITY, con ocasión de su solicitud de nulidad, este Despacho encuentra necesario hacer las siguientes precisiones:

El Decreto Ley 2324 de 1984, por el cual se reorganizó la Dirección General Marítima, señala en su Título IV, el procedimiento para la investigación de accidentes o siniestros marítimos.

El título en comento se divide en seis capítulos, así: 1) Normas generales (Art. 25 a 27), 2) De los tribunales (Art. 28 a 34), 3) De la investigación y el fallo (Art. 35 a 51), 4) Recursos (Art. 52 a 66), 5) Procedimientos especiales (Art. 67 a 70) y 6) Disposiciones comunes (Art. 76 a 83).

Como se observa, el artículo 40 referente a la presentación de los alegatos de conclusión, hace parte del capítulo tercero, contenido del procedimiento a seguir para llevar a cabo la investigación y fallo de siniestros o accidentes marítimos, de manera exclusiva.

Aunado a ello, es de recordar que el artículo 82 del Decreto Ley 2324 de 1984, señala que las investigaciones y sanciones por las infracciones o violaciones a la normatividad marítima, se deben tramitar de conformidad con el Código Contencioso Administrativo¹ (vigente para la época de los hechos) y en especial los artículos 14, 28, 29, 34, 35, y 74.

Ahora bien, el artículo 35 del Código Contencioso Administrativo, relativo a la adopción de decisiones, señala que, habiéndose dado oportunidad a los interesados para expresar sus opiniones y con base en las pruebas e informes disponibles, se tomará la decisión que será motivada al menos en forma sumaria si afecta a particulares.

Adviértase que el artículo anteriormente citado, es el que tiene aplicabilidad en este tipo de investigaciones de carácter administrativo sancionatorio, y que éste no prevé que se deba dar traslado a las partes para alegar de conclusión, por el contrario, se limita a señalar que se debe dar la oportunidad a quienes pudieran resultar afectados por la decisión, de exponer sus opiniones.

¹ Derogado por la Ley 1437 del 2011, artículo 309.

162

Al respecto, vale la pena señalar que al verificar el expediente, se observó que los investigados fueron escuchados antes de que el Capitán de Puerto de Santa Marta profiriera la decisión de primera instancia, así:

- Versión libre rendida por el señor ELBER A. QUIAPO, capitán de la nave STAR QUALITY. (fol. 29-33)
- Versión libre rendida por el primer suplente del Gerente General de TURBADUANA LTDA., armadora de la nave STAR QUALITY. (fol. 246-248)
- Versión libre rendida por el señor RAÚL ALEJANDRO MAESTRE VÁSQUES, Representante Legal de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta. (fol. 367-371)

Así las cosas, este Despacho no evidencia que el Capitán de Puerto de Santa Marta hubiera pretermitido las oportunidades para pedir, practicar pruebas o formular alegatos, quedando desvirtuada la causal de nulidad contemplada en el numeral 6° del artículo 140 del Código de Procedimiento Civil².

En consecuencia, se negará la nulidad invocada por el abogado FELIPE VALLEJO, pues como se dijo en líneas anteriores, el artículo 44 Decreto Ley 2324, es de aplicación exclusiva para las investigaciones jurisdiccionales por siniestros o accidentes marítimos.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO RESPECTO DE LA APELACIÓN

El Despacho entra a resolver los argumentos presentados por la Doctora EAN ELIANA TINOCO, apoderada especial de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, de la siguiente manera:

A. manifiesta la apelante, que la Resolución N° 0065 DIMAR-CP04-ASJUR del 12 de mayo de 2011 desconoció el principio de la presunción de inocencia, pues le endilgaron responsabilidad a la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, sin que hubiera prueba alguna que respaldara dicha decisión.

Al respecto, conviene aclarar que en este tipo de procedimientos administrativos, por remisión expresa del Decreto Ley 2324 de 1984 y del Código Contencioso Administrativo, se aplica el principio de la carga de la prueba, previsto en el artículo 177 del Código de Procedimiento Civil, según el cual, incumbe a la parte interesada probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen.

En desarrollo de lo anterior, durante la presente actuación administrativa, tanto al capitán, al armador y a la Sociedad Portuaria de Santa Marta se les garantizó el derecho de defensa y de contradicción, mediante las versiones libres rendidas, las oportunidades para solicitar pruebas, controvertir las allegadas, interponer los recursos de ley por intermedio de apoderado y siempre fueron notificados de las decisiones tomadas en desarrollo de la presente investigación.

² Vigente para la época de los hechos.

Al respecto el Consejo de Estado ha sostenido que:

"(...) La carga de la prueba es "una noción procesal que consiste en una regla de juicio, que le indica a las partes la autorresponsabilidad que tienen para que los hechos que sirven de sustento a las normas jurídicas cuya aplicación reclaman aparezcan demostrados y que, además, le indica al juez cómo debe fallar cuando no aparezcan probados tales hechos". Así pues, la carga de la prueba expresa las ideas de libertad, de autorresponsabilidad, de diligencia y de cuidado sumo en la ejecución de una determinada conducta procesal a cargo de cualquiera de las partes. El contenido material que comporta la carga de la prueba está determinado por la posibilidad que tienen las partes de obrar libremente para conseguir el resultado jurídico (constitutivo, declarativo o de condena) esperado de un proceso, aparte de indicarle al juez cómo debe fallar frente a la ausencia de pruebas que le confieran certeza respecto de los asuntos sometidos a su conocimiento³ (...)"

Ello quiere decir que, la supuesta pobreza de las pruebas que conforman el expediente, no implica que el Despacho deba abstenerse de proferir una decisión, pues como lo afirmó el Honorable Consejo de Estado, corresponde a las partes enervar el efecto jurídico de las normas que pretenden hacer valer y ello sólo se logra a través del ejercicio dinámico de la actividad probatoria.

Es de recordar que la investigación administrativa por violación a las normas de Marina Mercante, seguida en contra del capitán, el armador de la nave STAR QUALITY y la Sociedad Portuaria de Santa Marta, inició el día 20 de junio de 2009, y que ésta fue debidamente notificada a los primeros el 21 de junio de 2009, sin embargo, el terminal marítimo sólo compareció ante el Despacho el 12 de noviembre de la misma anualidad (respaldo fol. 1), pese a tener conocimiento del inicio de las actuaciones en su contra (fol. 14).

En esa oportunidad, el Director Jurídico Corporativo de la Sociedad Portuaria de Santa Marta, solicitó copia íntegra del expediente (fol. 279), las cuales fueron debidamente autorizadas y expedidas, posterior a ello, mediante oficio N° 009215 del 20 de noviembre de 2009, el Terminal Marítimo radicó solicitud de aplazamiento de la diligencia de versión libre programada (fol. 280).

Por ello y con el ánimo de garantizarle el derecho de defensa a la sociedad investigada, se reprogramó la diligencia para el día 30 de noviembre (fol. 281), sin embargo, mediante oficio N° 009484 de la misma fecha, se solicitó un nuevo aplazamiento, pues al parecer el Representante Legal tenía otros compromisos programados con anterioridad (fol. 282).

El Despacho accedió a un nuevo aplazamiento y reprogramó por tercera vez la diligencia de versión libre, fijándola para el día 21 de diciembre de 2009 (fol. 293), no obstante, en esta oportunidad tampoco se pudo efectuar, por lo que, mediante oficio N° 14201000066 se informó al terminal marítimo que se fijará una última fecha para la diligencia en cita, y que en caso de no comparecer se procedería a decidir el asunto (fol. 304).

³ Consejo de Estado, Sala Plena de lo Contencioso Administrativo, sentencia del 11 de diciembre de 2007, rad. 11001031500020060130800; Sección Tercera, sentencias del 24 de febrero de 2005, rad. 14786, MP. Germán Rodríguez Villamizar, del 21 de abril de 2004, rad. 14651, MP. Ramiro Saavedra Becerra, y del 24 de febrero de 2005, rad. 14937, MP. Germán Rodríguez Villamizar.

Finalmente la diligencia se llevó a cabo el 13 de mayo de 2010 (fol. 321), la cual fue ratificada y ampliada en diligencia del 28 de febrero de 2011 (fol. 367).

Por tanto, respecto del presente argumento, no le asiste razón a la recurrente, pues el a quo dio cumplimiento a las garantías procesales de que trata el artículo 29 de la Constitución Política de Colombia.

B. Ahora bien, vistos los demás argumentos esgrimidos por la recurrente, se evidencia que se encuentran orientados a demostrar que dentro de la investigación no se logró establecer que la nave hubiera sido contaminada por narcóticos en el terminal marítimo de Santa Marta, razón por la cual, no sería procedente la decisión sancionatoria proferida por el fallador de primera instancia.

Sobre el asunto, el Despacho encuentra necesario hacer las siguientes precisiones:

Mediante oficio N° 14200901069 MD-DIMAR-CP04-Gente de Mar del 28 de mayo de 2009, el Capitán de Puerto de Santa Marta, solicitó a la Sociedad Portuaria de Santa Marta implementar medidas de Declaración de Protección Marítima (sin llegar a generarla propiamente), respecto de los buques provenientes del Puerto de Turbo y en ruta hacia el extranjero. (fol. 16)

Lo anterior, debido a que con anterioridad la Autoridad Marítima Regional tuvo conocimiento de varios casos en los cuales motonaves procedentes de dicho puerto llegaron contaminadas por narcóticos al Puerto de Santa Marta, así:

"Caso ZEUS I, correspondiente a la nave STAR BEST, caso ZEUS II correspondiente a la motonave Summer Wind, caso APOLO I correspondientes a la motonave Summer Flower" (fol. 18)

De lo que se extrae que, con anterioridad al caso bajo examen, otras naves procedentes del Puerto de Turbo y con destino al exterior, habían sido halladas con narcóticos en la Sociedad Portuaria de Santa Marta.

Ahora bien, mediante acta de protesta presentada por el capitán ALBERTO A. QUIAPO, se informó al Capitán de Puerto de Santa Marta, los hechos ocurridos a bordo de la nave STAR QUALITY, así:

"(...) A las 1840 horas, se reanuda el cargue de contenedores y a las 2250 horas se suspende temporalmente porque la policía antinarcóticos encontró otro paquete sospechoso en la cubierta debajo del contenedor refrigerado GESU940356-8 que había sido embarcado en Turbo (...)" (Fol. 27)

De igual manera, mediante versión libre rendida por el Representante Legal de la Sociedad Portuaria de Santa Marta, ésta manifestó lo siguiente:

"(...) Antes de este caso y mirando estadísticas de tres años atrás, el decir, 2007, 2008 y 2009, le puedo garantizar que no son pocos y no solo en el buque sino también en los contenedores de este origen, es más, como medida preventiva, esta Capitanía decidió conjuntamente con la estación de guardacostas local y la policía antinarcóticos, inspecciones pre operativas, es decir, inspecciones al atraque y antes del inicio de abordaje de operarios locales con el fin de tratar de

hacer hallazgos, cosa que también ocurrió, pero por lo menos son 10 casos desde el año 2006"
(fol. 368)

De acuerdo con lo anterior, el Despacho evidencia que aún cuando no existe prueba directa de que las drogas halladas a bordo de la nave STAR QUALITY en la operación de cargue de contenedores realizada en el Terminal Marítimo de Santa Marta el 19 de junio de 2009, hubieran sido ingresadas en el puerto de Turbo, si existen fuertes indicios de que esto ocurrió así, pues existía una alerta previa, por hallazgo de antinarcóticos en buques de esa procedencia.

No obstante, de lo que si se tiene certeza es que la droga fue detectada en la Sociedad Portuaria de Santa Marta, es decir, se cumplió con la finalidad última del Código Internacional para la protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, que no es otra que evitar los sucesos que puedan poner en riesgo la seguridad marítima.

En este punto, es oportuno recordar que la detección de la droga a bordo del buque STAR QUALITY, se logró gracias a la labor de la seguridad privada brindada por la empresa MIRO SEGURIDAD, contratada por el armador de la nave, en cumplimiento de las medidas de Declaración de Protección Marítima exigidas por la Sociedad Portuaria y a la Policía Antinarcóticos, que se encontraba a bordo de la nave desde el inicio de la operación, en razón del acuerdo de cooperación existente entre la Policía Nacional, la Oficina de Asuntos narcóticos de los Estados Unidos y el Terminal Marítimo de Santa Marta.

En diligencia de versión libre del 28 de febrero de 2011, el Representante Legal de la Sociedad Portuaria de Santa Marta, dijo lo siguiente:

"(...) Este convenio garantiza la presencia de un grupo de oficiales antinarcóticos en el terminal marítimo de Santa Marta, cuya misión es inspeccionar y proteger la carga de exportación del terminal marítimo que sale hacia los diferentes destinos internacionales; (...) quiero mencionar que la policía antinarcóticos opera 24 horas en el terminal y en ocasiones inspeccionan contenedores que vienen a bordo de buques origen turbo. Que en oportunidades también inspeccionan contenedores no sólo de Santa Marta, sino de origen turbo en donde también han hecho hallazgos de narcóticos. Independiente a la labor de la policía, la Sociedad Portuaria de Santa Marta desarrolla actividades de protección en su instalación portuaria, que tiene que ver con la iluminación, el control perimetral, el control de acceso y los circuitos cerrados de televisión, todas estas medidas, armonizadas con la labor que desarrollan las autoridades buscan contrarrestar estas acciones delictivas (...)" (fol. 369)

Así las cosas, queda demostrado que el Terminal Marítimo de Santa Marta, cumplió con las obligaciones que le asistían en el nivel de protección 1, conforme al Plan de Protección de la Instalación Portuaria aprobado por la Dirección General Marítima, y que desplegó las medidas de Declaración de Protección Marítima (sin llegar a generarla propiamente), tal como fue sugerido por la Autoridad Marítima Regional en oficio del 28 de mayo de 2009 (fol. 16), pues como quedó demostrado en el curso de la investigación, los narcóticos fueron detectados y extraídos de la nave STAR QUALITY en dicho puerto.

Así las cosas, se revocaran los artículos segundo y cuarto de la decisión primera instancia, referentes a la declaratoria de responsabilidad de la Sociedad Portuaria de Santa Marta, por violación a las

normas de Marina Mercante y a la imposición de la sanción consistente en multa de (50) cincuenta salarios mínimos legales mensuales vigente.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- NEGAR la nulidad solicitada por el abogado FELIPE VALLEJO, identificado con T.P. 16.307 del C.S. de la J., y cedula de ciudadanía N° 19.146.525, de conformidad con los argumentos expuestos en la parte motiva de la presente providencia.

ARTÍCULO 2°.- REVOCAR los artículos segundo y cuarto de la Resolución N° 065 DIMAR-CP04-ASJUR del 12 de mayo de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, de conformidad con los argumentos expuestos en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO 3°.- CONFIRMAR los artículos restantes de la Resolución N° 065 DIMAR-CP04-ASJUR del 12 de mayo de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, de acuerdo a los argumentos expuestos en la parte motiva del presente acto administrativo sancionatorio.

ARTÍCULO 4°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, el contenido del presente proveído al abogado FELIPE VALLEJO, identificado con T.P. 16.307 del C.S. de la J., y cedula de ciudadanía N° 19.146.525, en representación del capitán, armador y tripulación de la nave STAR QUALITY, así mismo, a la abogada EAN ELIANA TINOCO, identificada con la cedula de ciudadanía N° 57.299.607 y la T.P. 163742 del C.S. de la J., en calidad de apoderada especial de la Sociedad Portuaria de Santa Marta, dentro de los (5) días hábiles siguientes al envío de la citación o subsidiariamente por medio de edicto, de conformidad con el artículo 44 y siguientes del código Contencioso Administrativo.

ARTÍCULO 5°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 6°.- 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 7°.- 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,

11 MAR 2015

Contralmirante PABLO EMILIO ROMERO ROJAS
Director General Marítimo (E)