

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., - 7 SEP 2015

REFERENCIA

Clase de investigación: Administrativa por Violación a Normas de la Marina Mercante
Asunto: Recurso de Apelación
Expediente: 14022012026
Sujetos Procesales: Capitán del remolcador RIO CÓRDOBA
Armador de la motonave RIO CÓRDOBA
Recurrente Abogado DARWIS JOSÉ OSTÍZ GIL, apoderado especial del señor JUAN PABLO PARRA HERNÁNDEZ y de la sociedad TRANSPORTES SERVICES LLC, capitán y armador, respectivamente, del remolcador RIO CÓRDOBA.

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el abogado DARWIS JOSÉ OSTÍZ GIL, identificado con tarjeta profesional N° 58.856 del C. S. de la J., en representación del señor JUAN PABLO PARRA HERNÁNDEZ y de la sociedad TRANSPORTES SERVICES LLC, capitán y armador, respectivamente, del remolcador RIO CÓRDOBA, en contra del acto administrativo sancionatorio del 9 de mayo del 2014, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, a través del cual se declaró responsable a los citados señores, por violación a las normas de Marina Mercante.

ANTECEDENTES

1. Mediante informe del 2 de octubre de 2012, EL Responsable del Área de Marina Mercante de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, informó al Capitán de Puerto de dicha jurisdicción, las novedades presentadas con el remolcador RIO CÓRDOBA, relacionadas con la presunta violación a las normas de Marina Mercante.
2. A través de auto del 17 de octubre de 2012, el Capitán de Puerto de Santa Marta ordenó el inicio del procedimiento administrativo sancionatorio en contra del señor JUAN PABLO PARRA HERNÁNDEZ y de la sociedad TRANSPORTES SERVICES LLC, capitán y armador, respectivamente, del remolcador RIO CÓRDOBA.

Igualmente, les formuló cargos por violación a las normas de Marina Mercante, específicamente por la transgresión de los artículos 1473 y 1479 del Código de Comercio, las disposiciones contenidas en el STCW, el artículo 1º de la Resolución N° 22 de 2002, el Decreto Ley 2324 de 1984 y el Decreto 1423 de 1984.

3. Mediante decisión del 9 de mayo de 2014, el Capitán de Puerto de Santa Marta declaró responsable del señor JUAN PABLO PARRA HERNÁNDEZ y de la sociedad TRANSPORTES SERVICES LLC, capitán y armador, respectivamente, del remolcador RIO CORDOBA, por violación a las normas de Marina Mercante.

En consecuencia, les impuso a título de sanción, multa de cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a tres millones ochenta mil pesos m/c (\$ 3.080.000).

4. El día 3 de junio de 2014, el abogado DARWIS JOSÉ ORTÍZ GIL, apoderado especial del Representante Legal del señor JUAN PABLO PARRA HERNÁNDEZ y de la sociedad TRANSPORTES SERVICES LLC, interpuso recurso de reposición en subsidio de apelación, en contra de la decisión del acto administrativo sancionatorio del 9 de mayo de 2014.
5. A través de auto del 14 de agosto de 2014, el Capitán de Puerto de Santa Marta negó la reposición presentada por el abogado DARWIS JOSÉ ORTÍZ GIL, confirmó en su totalidad 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 5º, 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 informe recibido el 2 de octubre de 2012 (fol. 2-5), suscrito por el Responsable del Área de Marina Mercante de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos objeto de investigación, fueron las siguientes:

“(…) Con toda atención me dirijo al señor Capitán de Navío, Capitán de Puerto de Santa Marta, con el fin de informar las actividades desarrolladas durante la inspección nocturna en el área de operaciones de los puertos carboníferos, la cual se desarrollo en horario de 18:00R a 22:40R (...).

Verificación de las barcasas fondeadas y en operación en la zona marítima de DRUMMOND:

(...)

REMOLCADOR RIO CÓRDOBA:

1. *A bordo del remolcador no se encontró listado de tripulación.*
2. *Las licencias que fueron presentadas por la tripulación de abordó eras copias simples.*
3. *No tenían a bordo las libretas de embarque.*
4. *El certificado de Bollard Pull abordó data del 23 de enero de 2005.*
5. *La tripulación indicó que prestan turnos de 12 horas diarias.*

(...)"

Lo cierto es que la embarcación zarpó sin reportarse ni ser autorizada mediante zarpe, por lo cual al momento de la consulta realizada por la Capitanía de Puerto de Riohacha se desconocía la ubicación del buque (...)"

ARGUMENTOS DEL APELANTE

El abogado DARWIS JOSÉ ORTÍZ GIL, apoderado especial del señor JUAN PABLO PARRA HERNÁNDEZ y de la sociedad TRANSPORTES SERVICES LLC, sustentó el recurso de apelación en contra del acto administrativo sancionatorio de primera instancia, con base en los siguientes argumentos:

Manifiesta que, el Capitán de Puerto de Santa Marta estableció la responsabilidad de sus poderdantes, partiendo del hecho de que al momento de la inspección, los documentos solicitados fueron presentados en copia simple y no en original, es decir, que no hubo ausencia de tal documentación, prueba de ello es que, con fecha 17 de febrero de 2014, se aportó el registro náutico completo del remolcador, así como la bitácora y el certificado de Bollard Pull.

Aseguró que para el día de los hechos se cumplía a cabalidad con lo señalado en el artículo 40 numerales 10 y 11 del Decreto 1597 de 1988, pues dicha normatividad no exige que los documentos pertinentes sean presentados en original.

Al respecto, citó el artículo 25, inciso 2° del Decreto 19 de 2012¹, referente a la eliminación del requisito de las autenticaciones y el artículo 246 del Código General del Proceso, mediante el cual se estableció que las copias tendrán el mismo valor probatorio del documento original.

Aclara que, al momento de la inspección los originales de los documentos solicitados reposaban en las oficinas de la empresa TRANSPORT SERVICES LLC y podían ser entregados de ser requeridos.

¹ Ley antitrámites.

Más adelante señala que, los funcionarios solicitaron la lista de tripulación la cual se encontraba en la respectiva bitácora, pero no quisieron aceptarla de esa manera, sino que querían una lista aparte.

En cuanto a la libreta de embarque, aclaró que sólo se llevan cuando la nave va de viaje, no obstante siempre se presentan ante la Capitanía de Puerto para que sean selladas al momento de bajar del remolcador.

Seguidamente, manifestó que los remolcadores tienen un trabajo fijo en el puerto, operando siempre en la misma zona y que siempre se encuentran al día, generando una confianza legítima en las actuaciones de sus poderdantes, pues la Capitanía de Puerto de Santa Marta ejerció su función de control en todo el procedimiento de certificación y licenciamiento del personal, así como en la operación de los equipos.

Finalmente, señaló que con la entrada en vigencia del Código General del Proceso, se avanzará de manera significativa en la presunción de autenticidad de los documentos, lo que es el reflejo del principio de buena fe constitucional, y recordó el contenido de los artículos 243 y 245 de la norma en cita.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

El Despacho entra a resolver los argumentos planteados por el abogado DARWIS JOSÉ ORTÍZ GIL, apoderado especial del señor JUAN PABLO PARRA HERNÁNDEZ y de la sociedad TRANSPORTES SERVICES LLC, de la siguiente manera:

Respecto de los argumentos expuestos por el investigado, es menester precisar que las normas con base en las cual se sancionó en primera instancia fueron las siguientes:

Decreto 1597 de 1987.

Artículo 40. Son funciones y Obligaciones del Capitán:

10.- Mantener bajo su custodia y responsabilidad las licencias de navegación y las libretas de embarco de todos los tripulantes, como también la documentación del buque, salvo las excepciones establecidas en el artículo 46, numeral 4, literal g.

11.- Tener a bordo, vigentes, todos los certificados y documentos nacionales e internacionales que le correspondan a la nave y presentarlos a las autoridades nacionales o internacionales competentes cuando éstas los requieran.

De lo anterior se extrae que, los documentos pertinentes de la nave, el capitán y la tripulación, deben estar en todo momento a bordo de la nave, además impone la obligación al capitán de responsabilizarse y custodiar las libretas de embarco y las licencias de navegación de la tripulación.

De acuerdo al informe de la inspección realizada al remolcador RIO CORDOBA, por el Responsable del Área de Marina Mercante de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, el día 2 de octubre de 2012, se evidenciaron las siguientes novedades:

- Las licencias de navegación presentadas por la tripulación estaba en copias simples.
- No se encontró el libro de rol o lista de tripulación.
- No tenían a bordo las libretas de embarque.

Al respecto, se debe precisar que conforme al artículo 83 de la Constitución Política de Colombia, las actuaciones de las autoridades públicas 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."

Siendo así, correspondía a los investigados desvirtuar dicha presunción, sin embargo, vencido el término para la presentación de los descargos, éstos no fueron aportados, ni se presentó solicitud de prueba alguna, aún cuando fueron notificados personalmente del pliego de cargos.

Sin embargo, con ocasión de la diligencia de versión libre rendida por el señor JUAN CARLOS LÓPEZ GONZÁLEZ, Representante Legal de la Sociedad TRANSPORT SERVICES LLC, propietaria y armadora de la nave RIO CORDOBA, éste acepto la ocurrencia de los hechos investigados, como se ve en el extracto abajo transcrito:

"(...) PREGUNTADO: Sírvase aclarar al Despacho las razones por las cuales no se encontraba a bordo del remolcador RIO CORDOBA la lista de tripulación. CONTESTADO.- Tengo entendido que dicha lista de tripulación reposa en el libro de bitácora en cada uno de los remolcadores, y en este caso no fue la excepción y cada vez que se cambian de turno de los procesos operacionales de a bordo se incluye en ese libro de bitácora la tripulación correspondiente (...)"

A su turno, el señor JUAN PABLO PARRA HERNÁNDEZ, dijo sobre el asunto, lo siguiente:

"(...) La lista estaba a bordo en el remolcador en el libro de bitácora, pero ellos querían una aparte, la razón de que esa lista no se pueda tener como ellos quieren es porque la tripulación no tiene un remolcador fijo, son nueve naves, tendríamos que hacer una diaria, por eso la hacemos en la bitácora porque la hacemos a mano (...)"

El anterior argumento, también fue traído a colación por el recurrente, quien afirma que tenían la lista de tripulación en el libro de bitácora, pero que el funcionario que inspeccionó la nave no la verificó.

Sobre el particular, es oportuno recordar que conforme al artículo 1500 del código de Comercio, el capitán debe llevar a bordo los siguientes documentos:

“5.- Libro de rol de tripulación, autorizado por el Capitán de Puerto”

Ello quiere decir que, no bastaba con tener relacionados en la bitácora de navegación los nombres de los marineros que hacían parte de la tripulación, pues correspondía al capitán tener bajo su custodia un libro especial, diferente de aquel, con la identificación de cada tripulante, el rol que desempeñaban estos en el buque y estuviera previamente autorizado por la Capitanía de Puerto de la jurisdicción.

Por ello, resulta inadmisibles el argumento del recurrente, pues la situación que plantea, supone que la tripulación del remolcador nunca fue autorizada por la Autoridad Marítima Regional, además de que para cada operación se tenían marinos distintos.

El apelante continuó sus argumentos, diciendo que para el día de los hechos sus poderdantes cumplían a cabalidad con lo señalado en el artículo 40 numerales 10 y 11 del Decreto 1597 de 1988, pues dicha normatividad no exige que los documentos pertinentes sean presentados en original.

Al respecto, es menester recordar que debido a que la Autoridad Marítima en desarrollo de sus funciones de vigilancia y control, advirtió el aumento de casos en los cuales se presentaban licencias falsas, fotocopias adulteradas, suplantaciones de personas en las fotografías, presentación de libretas de embarco falsificadas, entre otros caso, consideró necesario establecer la presentación del original de los documentos pertinentes y de los certificados estatutarios.

Lo anterior quedó regulado en la Resolución 022 del 2002, que en su artículo segundo señala:

“Artículo 2º.- Presentación obligatoria, establecer la presentación obligatoria del original de los documentos pertinentes y los certificados estatutarios en las inspecciones, para efectuar cualquier trámite ante la Autoridad Marítima o cuando sean solicitados por esta.

El objeto de la presentación del original es la confrontación y verificación de la autenticidad del documento”.

A su turno, el artículo 1º, numeral 1º ibídem, define como documentos pertinentes, los siguientes:

“A.- Licencias de navegación de la totalidad de la tripulación”.

Así mismo, señaló que respecto de la Gente de mar se consideran pertinentes:

“B.- libreta de registro de embargos”

De acuerdo con lo anterior, queda claro que no le asiste razón al recurrente, cuando dice que no existe norma que le exigiera el porte de los documentos pertinentes en original, pues la normatividad marítima debe entenderse como un todo y en virtud de ello una y

otra norma se armonizan, tal como sucede con el contenido del artículo 40 numerales 10 y 11 del Decreto 1597 de 1988, que luego de la entrada en vigencia de la Resolución 022 del 2002, impuso la obligatoriedad de portar en original la documentación en cita.

De igual manera, para el caso en concreto no tiene aplicabilidad el contenido del artículo 25, inciso 2° del Decreto 19 de 2012 (Ley antitrámites), abajo transcrito:

"Artículo 25. Eliminación de autenticaciones y reconocimientos

(...)

Ninguna autoridad administrativa podrá exigir la presentación, suministro o entrega de documentos originales autenticados o copias o fotocopias autenticados, sin perjuicio de los controles o verificaciones que dichas entidades deban realizar, salvo para el reconocimiento o pago de pensiones".

Pues éste sólo hace referencia a la supresión de las autenticaciones de los documentos públicos, esto implica que, ninguna autoridad administrativa podrá pedir que se le presenten:

- Documentos **originales autenticados**.
- Copias o **fotocopias autenticadas**.

Es decir, del artículo en cita no se desprende que los documentos originales tienen el mismo valor probatorio que las copias, sino que se eliminó el requisito de la autenticación para los documentos emanados por autoridades administrativas, esto es, que no se necesitan autenticar los documentos públicos originales, ni las copias.

Así las cosas, este Despacho no advierte fundamento fáctico ni jurídico para revocar la decisión de primera instancia y en virtud de ello será confirmada en su integridad.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en su integridad el acto administrativo sancionatorio del 9 de mayo de 2014, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, de conformidad con los argumentos expuestos en la parte considerativa de la presente providencia.

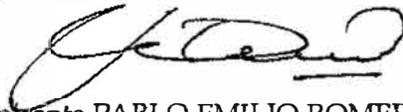
ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, el contenido de la presente providencia al abogado DARWIS JOSÉ ORTÍZ GIL, identificado con tarjeta profesional N° 53.856 del C. S. de la J. y C.C. N° 12.594.222, al señor JUAN PABLO PARRA HERNÁNDEZ, identificado con C.C. N° 73.153.555 y al Representante Legal de la sociedad TRANSPORTES SERVICES LLC, identificada con NIT. 830.013.463-4, dentro de los (5) días hábiles siguientes al envío de la citación o subsidiariamente por medio de aviso, de conformidad con los artículos 67 y 69 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°.- 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 5°.- 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, - 7 SEP 2015



Vicealmirante PABLO EMILIO ROMERO ROJAS
Director General Marítimo (E)