



la seguridad
es de todos

Mindefensa



Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

Capitanía de Puerto
de Cartagena

**MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA**

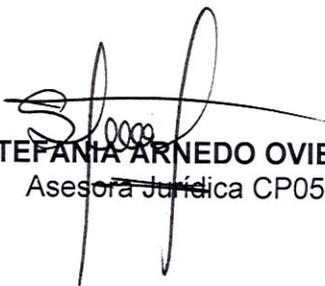
NOTIFICACIÓN POR ESTADO No.416

REFERENCIA: PROCEDIMIENTO JURISDICCIONAL SINIESTRO MARÍTIMO DE CONTAMINACIÓN DE LA MN CN PAITA, EXP. N° 15012016-007

PARTES: CAPITÁN, TRIPULACIÓN, PROPIETARIO Y ARMADOR DE LA CPN PAITA Y DEMÁS INTERESADOS

AUTO: CON FECHA UNO (01) DE OCTUBRE DEL AÑO DOS MIL VEINTE (2020) EL SEÑOR CAPITÁN DE PUERTO DE CARTAGENA CAPITÁN DE NAVÍO JORGE ENRIQUE URICOECHEA PÉREZ ORDENA CONFIRMAR EL AUTO DE FECHA TRES (3) DE MARZO DEL AÑO 2020, QUE RESOLVIÓ LA SOLICITUD DE APLICACIÓN DEL FENÓMENO DE LA CADUCIDAD EN LAS INVESTIGACIONES JURISDICCIONALES POR SINIESTRO MARÍTIMO, PRESENTADA POR EL ABOGADO LUIS ENRIQUE CUERVO PONTON, APODERADO DE LA SOCIEDAD CONSORCIO NAVIERO PERUANO S.A.

EL PRESENTE ESTADO SE FIJA HOY DOS (02) DE OCTUBRE DE DOS MIL VEINTE (2020) A LAS 08:00 HORAS Y SE DESFIJA A LAS 18:00 HORAS DEL MISMO DÍA.


STEFANIA ARNEADO OVIEDO
Asesora Jurídica CP05

~~Handwritten signature~~



la seguridad
es de todos

Mindefensa



Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

Capitanía de Puerto
de Cartagena

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL – DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA – CAPITANÍA DE PUERTO DE CARTAGENA.

Cartagena de Indias, uno (01) de octubre de 2020.

RECURSO DE REPOSICION CONTRA DECISIÓN QUE RESUELVE SOLICITUD DE DECLARATORIA DE CADUCIDAD.

Procede el despacho a resolver recurso de reposición del 16 de marzo del presente año, identificado con radicado 152020103029, interpuesto por el abogado Luis Enrique Cuervo Ponton, en su calidad de apoderado de la sociedad CONSORCIO NAVIERO PERUANO, contra el auto del 03 de marzo del año 2020, proferido dentro de la investigación jurisdiccional No. 15012016-007, correspondiente al siniestro marítimo por contaminación relacionada con la motonave “CNP PAITA”, el cual resolvió no acceder a reconocer y aplicar los efectos de la caducidad solicitada por el apoderado en mención.

FUNDAMENTO DE LA PETICIÓN

El doctor Cuervo presentó al despacho recurso de reposición, argumentando:

Primero: Poner en conocimiento de la Capitanía de Puerto un hecho cierto e inobjetable, el paso del tiempo transcurrido entre la fecha en que ocurrieron los hechos y la actualidad y solicitar que, en ejercicio de sus facultades la autoridad marítima aplique las normas correspondientes que exigen reconocer esa realidad.

En ninguno de los memoriales presentados se planteó el tema de la naturaleza del proceso que tramitan los capitanes de puerto

Que el contenido del auto del 3 de marzo de 2020 es contradictorio, y en lugar de aclarar aspectos esenciales genera dudas sobre los mismos. Esos aspectos esenciales son los siguientes:

1. *Las normas aplicables en materia de las posibles sanciones imponibles por el señor Capitán de Puerto.*
2. *El fenómeno de la caducidad y la obligación del capitán de puerto de declararla aún de oficio.*

(...) No obstante lo anterior, su auto de 3 de marzo incluye, a mi juicio de manera contradictoria que “la presente investigación... no se rige por el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, en consecuencia, los términos de caducidad invocados por las partes no se configuran.

En derecho se enseña que una cosa no puede ser y no ser al mismo tiempo. Es decir, o se invocan y se citan por ser aplicables los artículos 80 y 82 del decreto 2324 de 1984 y el artículo 52 de la Ley 1437 de 2011, o no se invocan y consideran inaplicables. Sin embargo, sobre este aspecto puntual el auto del 3 de marzo es totalmente contradictorio.

Segundo: la referencia directa del legislador en el decreto 2324 de 1984 al código administrativo es evidente y de obligatoria aplicación.

Las facultades atribuidas a los capitanes de puerto como autoridad marítima se encuentran previstas en el decreto 2324 de 1984, que dispone que la DIMAR es una autoridad administrativa y sus funciones las consagra el artículo 5 del mismo decreto.

Además, manifiesta que, es precisamente el artículo 82 del decreto 2324 la norma que expresamente determina las normas aplicables al régimen sancionatorio disponiendo de toda claridad que: “las investigaciones y sanciones por las anteriores infracciones se tramitarán de conformidad con el código contencioso administrativo.”



la seguridad
es de todos

Mindefensa



Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana
Capitanía de Puerto
de Cartagena

Tercero: Contradicción del auto del 3 de marzo

Manifiesta el recurrente que la autoridad no podrá pronunciarse sobre las posibles sanciones, es porque reconoce que operó la caducidad. Por eso es contradictorio no acceder a lo solicitado que precisamente era reconocer los efectos de la caducidad.

Cuarto: aspectos del memorial del 26 de febrero sobre los que no se pronuncia el despacho.

Se relacionan varios aspectos sobre los cuales de acuerdo al recurrente no se pronuncia el despacho.

Quinto: La obligación de declarar la caducidad de manera oficiosa.

En el derecho colombiano la caducidad es una institución procesal que opera ipso iure o de pleno derecho, es decir, que no admite renuncia y que el juez debe declarar de oficio.

Y que de acuerdo múltiples sentencias del Consejo de Estado y al artículo 180.6 del CPACA, norma específicamente aplicable al régimen sancionatorio del decreto 2324 de 1984 por orden del artículo 82 del mismo, se establece que el juez de oficio resolverá sobre la caducidad.

PRETENSIONES DEL RECURSO

1. Reconsiderar el auto del 3 de marzo del 2020, particularmente la parte resolutive del mismo.
2. Disponer de manera clara y específica, en la parte resolutive de la decisión, que a la facultad sancionatoria del señor capitán de puerto se le aplica la norma en materia de caducidad.
3. Reconocer que se han transcurrido más de tres años entre la fecha de los hechos objeto de la investigación y la actualidad sin que haya existido un pronunciamiento por parte de la Capitanía.
4. Reconocer que en virtud de la caducidad ya no es posible imponer válidamente sanción alguna dentro del presente proceso.
5. Aplicar las normas que le exigen a la autoridad sancionatoria declarar de oficio la caducidad.
6. Específicamente, en la parte resolutive de la providencia que se profiera, declarar que dentro del presente proceso no hay lugar a aplicar sanción alguna en aplicación del artículo 52 del CPACA y como quiera que han transcurrido más de tres años sin que exista un pronunciamiento de fondo.
7. Modificar el contenido del auto del 3 de marzo del 2020 para garantizar el debido proceso y evitar nulidades.

ANTECEDENTES

En relación al recurso allegado, procede el despacho de igual forma a realizar mención del auto que dio origen a la presentación del recurso, así las cosas, se tiene que:

Mediante auto del 03 de marzo del 2020, se dio respuesta a la solicitud de reconocimiento de la operancia de la caducidad, presentada el 16 de enero del presente año por parte de los doctores Luis Enrique Cuervo Ponton y coadyuvaba por el doctor Rodrigo Vicente Martínez Hernández.

CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

Frente a las pretensiones y consideraciones del abogado, relacionadas en el recurso incoado, se tiene:

1.- *“El objeto principal de los argumentos presentados fue el de poner en conocimiento de la Capitanía de Puerto un hecho cierto e inobjetable, el paso del tiempo transcurrido entre*



la fecha en que ocurrieron los hechos y la actualidad y solicitar que en ejercicio de sus facultades, la autoridad marítima aplique las normas correspondientes que exigen reconocer esa realidad; y que, en ninguno de los memoriales presentados se planteó el tema de la naturaleza del proceso que tramitan los capitanes de puerto.”

Si bien como lo manifiesta el recurrente “en ninguno de los memoriales presentados se planteó el tema de la naturaleza del proceso que tramitan los capitanes de puerto”, era justo y necesario hacer la aclaración de ese tema, para fundamentar la consideración del despacho en cuanto que la caducidad solicitada NO es procedente, porque de acuerdo a lo manifestado en el escrito de fecha 16 de enero de 2020 se solicita “que se reconozcan los efectos de la caducidad de acuerdo al artículo 52 del CPACA”... y que “transcurrieron ya más de tres años dentro de los cuales habría sido posible que la autoridad se pronunciara”

De lo anterior queda claro que, se solicita que se declare la caducidad de la investigación del siniestro, por haber transcurrido más de tres años desde que inició la investigación y aún no haberse dictado el fallo.

En este punto y para dar claridad a la confusión del recurrente, quien considera que de acuerdo a lo preceptuado en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo – CPACA, se debe declarar de oficio la caducidad de la investigación y no decretar sanciones por el pasar del tiempo: el despacho se permite brindar la información para aclarar el yerro del recurrente, por lo que se procede a realizar la siguiente explicación:

1) **En el procedimiento de Siniestros Marítimos, una cosa es la investigación que se lleva a cabo** (que en esta instancia queda claro que tiene carácter jurisdiccional), **y otra, 2) es el fallo producto de dicha investigación y las decisiones que se toman en este.**

- 1) Primeramente, y de acuerdo al carácter jurisdiccional, a las investigaciones por siniestros marítimos NO se le aplican las normas del CPACA.; de acuerdo a este planteamiento, se tiene que:

El Honorable Consejo de Estado, en sentencia del 26 de octubre de 2.000, proferida por la Sección Primera, expediente No. 5844, expreso lo siguiente:

*“(...) Cuando los funcionarios marítimos intervienen en la investigación tendiente a establecer la responsabilidad en un accidente de naves o artefactos marítimos (arts. 17 y 37 del Decreto 2324/84), **actúan como lo hace un juez para determinar la autoría del hecho; no cumplen una función puramente administrativa, sino que dirimen una contención de carácter privado, imputando la responsabilidad del siniestro a quien le correspondiere y por esa razón sus actos en tal sentido se consideran jurisdiccionales, (...)**”*
(negritas y subrayas fuera del texto original)

Por otro lado, respecto al planteamiento de la aplicación de las disposiciones del CPACA, la Sala de Consulta y Servicio Civil del H. Consejo de Estado, en ponencia de Gustavo Aponte Santos, proferida el cuatro (4) de noviembre de dos mil cuatro (2004) con radicado número: 1605, estableció que:

*“(...) **bajo ningún punto de vista, las actuaciones de los Capitanes de Puerto y de la Dirección General Marítima sobre el tema de siniestros y accidentes marítimos pueden considerarse como una actuación administrativa y en consecuencia, este tipo de fallos queden sometidos al control de la jurisdicción de lo contencioso administrativo. (...)**”* (subrayas y negritas fuera de texto)

En razón de lo expuesto, el Despacho se vio en la necesidad de aclarar la naturaleza jurisdiccional de las investigaciones por siniestro, e indicar que estamos ante un proceso especial contemplado en el Decreto Ley 2324 de 1984, y en lo no previsto en dicha norma se acude al Código General del Proceso estrictamente en materia procesal; lo cual



la seguridad
es de todos

Mindefensa



Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana
Capitanía de Puerto
de Cartagena

coadyuva como explicación y fundamento de que estas no se rigen por el CPACA y por lo tanto NO opera la caducidad en los términos planteados.

Por otro lado, respecto al fallo, y las decisiones que en este se deben adoptar, se tiene que al momento de proferirlo se debe hacer tal como indica el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984.

“Artículo 48.- CONTENIDO DE LOS FALLOS: Los fallos serán motivados, debiendo hacer:

1. La declaración de culpabilidad y responsabilidad con respecto a los accidentes investigados, y determinar el avalúo de los daños ocurridos con tal motivo.
2. Impondrá las sanciones o multas que fueren del caso si se comprobaren violaciones a normas o reglamentos que regulan las actividades marítimas
“(subraya fuera del texto original)

Ello implica, que la sentencia estará compuesta por dos partes diferenciadas, la primera, referente a la función jurisdiccional otorgada a la Autoridad Marítima, la cual le permite, en su calidad de juez, adelantar la investigación y determinar la responsabilidad de las partes que resulten en conflicto y dar fin a la controversia mediante una sentencia, y la segunda, que le permite en ejercicio de su función administrativa, sancionar al infractor de la normatividad marítima.

En razón de eso, cuando en auto de 03 de marzo, se hace referencia a que el artículo 80 del Decreto Ley 2324 de 1984, establece las sanciones en casos de infracciones a las normas de la marina mercante, y el artículo 82 de la norma ibídem, indica que las investigaciones y sanciones por las anteriores infracciones se tramitarán de conformidad con el Código Contencioso Administrativo (Hoy Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo - Ley 1437 de 2011), se refiere a las investigaciones que se adelantan con ocasión a las violaciones de la normatividad marítima.

Por tal razón, cuando el artículo 52 del CPACA, reza: “**la facultad que tienen las autoridades para imponer sanciones**, caduca a los tres (3) años de ocurrido el hecho, la conducta u omisión que pudiese ocasionarlas, término dentro del cual el acto administrativo que impone la sanción debe haber sido expedido y notificado.” (Negrilla y subraya fuera de texto), solo se puede predicar su aplicación a la sanción por violaciones a las normas de marina mercante que se establecen en el fallo, no al proceso o investigación propiamente dicha tal como lo manifiesta el abogado, razón por la que la investigación continuará hasta tanto se culminen todas las etapas procesales y se profiera el fallo.

Merece toda la importancia aclarar que, aun cuando el doctor Cuervo solicitare en este momento la caducidad de las sanciones, no se podría acceder a la solicitud, toda vez que tal como quedó dicho anteriormente, las presuntas violaciones a normas de Marina Mercante y las posibles sanciones que se impongan, solo se determinan una vez finalizado el periodo probatorio y al momento de proferir el fallo, que es la oportunidad procesal para hacerlo; mal haría el despacho en pronunciarse sobre las “posibles violaciones” sin haber culminado la etapa probatoria, porque se estaría haciendo en prejuzgamiento y en este caso, se vulneraría el derecho al debido proceso de las partes.

2.- Considera el recurrente que *el contenido del auto del 3 de marzo es contradictorio, en los aspectos esenciales que son:*

- *Las normas aplicables en materia de las posibles sanciones imponibles por el señor capitán de puerto.*

Respecto a esto, en el auto del 3 de marzo se indicó que en el artículo 80 del Decreto Ley 2324 de 1984, se establecen las sanciones imponibles por el Capitán de Puerto, en caso de infracciones a la normatividad marítima, el artículo 81 del mismo decreto que establece la aplicación de las sanciones, y el artículo 82 de la norma ibídem, indica que las



investigaciones y sanciones por las anteriores infracciones se tramitarán de conformidad con el Código Contencioso Administrativo (Hoy Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo - Ley 1437 de 2011).

Lo anterior queda claro con la explicación brindada en el punto 1, por lo que no es contradictorio el auto del 3 de marzo, ya que el Decreto 2324 de 1984 rige las investigaciones por siniestros marítimos, mientras que el CPACA solo se aplicará en lo concerniente a las sanciones que se llegaren a establecer por las investigaciones iniciadas por violaciones a la normatividad marítima.

- *El fenómeno de la caducidad y la obligación del capitán de puerto de declararla aún de oficio.*

La caducidad en las investigaciones por siniestros marítimos solo podría operar en relación a las sanciones por violaciones a las normas de marina mercante, tal como se explicó anteriormente.

3.- En su escrito, el recurrente manifiesta *“una cosa no puede ser y no ser al tiempo”*, refiriéndose a que el auto del 3 de marzo es contradictorio porque indica *“la presente investigación...no se rige por el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, en consecuencia los términos de caducidad invocados por las partes no se configuran”*, así mismo expresa que *“no puede existir duda alguna sobre las normas aplicables que determinan de manera práctica la aplicación de los principios constitucionales de legalidad y tipicidad”*. Todo lo anterior, se resume en que **una cosa es la investigación que se lleva a cabo, y otra diferente, es el fallo producto de dicha investigación y las decisiones que se toman en este**, por lo que se considera una mala interpretación del contenido del auto en mención, ya que el despacho es claro al indicar que a la investigación no se le aplican las normas del CPACA, por el contrario en el caso de las sanciones que se pudieren imponer, si es aplicable en lo referente a la caducidad, lo cual se manifestó de la siguiente manera en el auto:

“En este orden de ideas, es claro afirmar que el tema de caducidad se refiere únicamente a las sanciones impuestas dentro de una investigación, no a la investigación propiamente dicha”

En razón de lo anterior, queda claro que no existe contradicción en el auto de fecha 3 de marzo de 2020 y que la conclusión o decisión en el mismo no es incorrecta y contraria a la ley aplicable, a la jurisprudencia reiterada y a los preceptos constitucionales, como manifiesta el recurrente

4.- El recurrente hace alusión a la sentencia de la H. Corte Constitucional C-212 del 28 de abril de 1994 donde se declaró inexecutable una expresión del numeral 27 del artículo 5 del Decreto Ley 2324 de 1984, para afirmar que *“respecto a la facultad sancionatoria, la única atribución que la ley le otorga a los capitanes de puerto es la de imponer posibles sanciones por violación a las normas de marina mercante”* y que *“de acuerdo a al artículo 82 de la norma ibídem, se determina que dichas investigaciones se tramitarán de acuerdo al CPACA, por lo que la aplicación del artículo 52 del CPACA es un imperativo y una obligación que se desprende del Decreto Ley; y por lo tanto, la parte resolutive del auto, que es la que tiene fuerza vinculante, desconoce el contenido de dicha disposición y por eso el auto debe revisarse”*. Con base a estas afirmaciones, el despacho debe aclarar que la inexecutable de la expresión del numeral 27 a la que se hace alusión "por violación a otras normas que regulen las actividades marítimas" se dio debido a que se consideró que, se le atribuía a la Dirección General Marítima y Portuaria la función de adelantar y fallar investigaciones de manera indefinida y que por ello, chocaba abiertamente con la precisión exigida por el artículo 116 de la Carta para poder radicar en cabeza de autoridades administrativas funciones de carácter jurisdiccional.

Adicionalmente, la declaratoria de inexecutable de la expresión invocada, no significa o quiere decir que la facultad sancionatoria de los capitanes de puerto esté únicamente



la seguridad
es de todos

Mindefensa



Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana
Capitanía de Puerto
de Cartagena

dirigida a las violaciones de las normas de marina mercante, toda vez que el numeral 27 del artículo 5, indica que los capitanes de puerto tienen competencia para adelantar diferentes tipos de investigaciones, tales como:

27. Adelantar y fallar las investigaciones por:
1. violación a las normas de Marina Mercante,
 2. por siniestros marítimos,
 3. por violación a las normas de reserva de carga,
 4. por contaminación del medio marino y fluvial de su jurisdicción,
 5. por construcciones indebidas o no autorizadas en los bienes de uso público y terrenos sometidos a la jurisdicción de la Dirección General Marítima y Portuaria,
- e imponer las sanciones correspondientes.

En este punto, vale aclarar también que, las violaciones a las normas de marina mercante se pueden establecer en dos situaciones: 1. En las investigaciones por siniestros marítimos, en este caso se determinarán las violaciones en que se haya incurrido con ocasión del siniestro en sí (que es el caso que nos ocupa) y 2. En las investigaciones acerca de tales violaciones que se generen en ejercicio de la actividad de navegación pero sin que medie un siniestro, la cual se adelanta con base en la función administrativa de la Capitanía de Puerto, que de acuerdo a lo planteado, es a las que se refiere el recurrente, ya que este tipo de investigaciones no tienen carácter jurisdiccional y por tanto, si se tramitan de conformidad al CPACA.

5.- Teniendo en cuenta las decisiones proferidas por DIMAR que se relacionan en el escrito, y lo manifestado por el recurrente *"en este proceso los hechos ocurrieron el 29 de junio de 2016 y a la fecha la capitanía de puerto no ha proferido fallo alguno. Quiere decir que se dan los presupuestos para que opere y sea obligatorio declarar la caducidad de la facultad sancionatoria"* y *"creemos que el contenido del auto del 3 de marzo de 2020 debe revocarse"*; el despacho no revocará el auto en mención, teniendo en cuenta lo preceptuado con anterioridad en cuanto a que no es la etapa procesal para hacerlo.

Por último y teniendo en cuenta que todas las consideraciones y pretensiones del recurrente, están encaminadas a la misma finalidad que es, que el despacho declare la caducidad de la investigación, nos permitimos resolver de manera general todas las solicitudes, manifestando que, no se está en etapa de juzgamiento ni de sanción, sino de pruebas, en la que se pretende determinar las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos y que al ser un proceso jurisdiccional no se podría atribuir lo contemplado en el CPACA, teniendo en cuenta que, la finalidad de la investigación tal como ya se determinó es establecer si hubo o no responsabilidad civil; sin embargo, al momento de proferir el fallo y en caso de verificarse violaciones a las normas de marina mercante, el Capitán de Puerto analizará y determinará la procedencia de la operancia de la caducidad, pero en la etapa procesal en la que se encuentra el proceso, no se puede realizar pronunciamiento al respecto, ya que, se estaría haciendo un prejuzgamiento.

En mérito de lo anterior, el Capitán de Puerto de Cartagena en uso de sus facultades legales,

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO: CONFIRMAR el auto de fecha tres (3) de marzo del año 2020, que resolvió la solicitud de aplicación del fenómeno de la caducidad en las investigaciones jurisdiccionales por siniestro marítimo, presentada por el abogado Luis Enrique Cuervo Ponton, apoderado de la sociedad CONSORCIO NAVIERO PERUANO S.A.

ARTÍCULO SEGUNDO: NOTIFICAR el contenido de la presente providencia a el abogado Luis Enrique Cuervo Ponton, apoderado de la sociedad CONSORCIO NAVIERO



la seguridad
es de todos

Mindefensa



Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

**Capitanía de Puerto
de Cartagena**

PERUANO S.A., y comuníquese a las demás partes intervinientes dentro de la presente investigación.

Capitán de Navío **JORGE ENRIQUE URICOECHE PEREZ**
Capitán de Puerto de Cartagena

