

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 17 NOV 2015

Referencia: 15022013019
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 CARLOS IVAN ÁLVAREZ CLOPATOFSKY, apoderado del Capitán de la motonave "ASPHALT EAGLE", en contra de la Resolución No. 0110 CP5 ASJUR proferida el 22 de octubre de 2014, por el Capitán de Puerto de Cartagena, dentro de la actuación administrativa adelantada por violación a las normas de Marina Mercante.

ANTECEDENTES

1. Mediante protesta del día 4 de marzo de 2013, suscrita por el señor DANIEL HINESTROSA OTERO, en su calidad de Representante Legal de la empresa C.I. OILTECH COLOMBIA S.A., el Capitán de Puerto de Cartagena tuvo conocimiento de las novedades presentadas con el Capitán de la M/N "ASPHALT EAGLE" de bandera griega, al no permitir el zarpe de las barcasas ENERGY 11101 y ENERGY 11102, ocasionando el retardo en los compromisos contractuales de las mismas.
2. Conforme lo anterior, el día 5 de marzo de 2013, el Capitán de Puerto de Cartagena formuló cargos por presunta violación a las normas de Marina Mercante, en contra del señor MELIDONIS FILIPPOS, Capitán de la nave "ASPHALT EAGLE".
3. Una vez agotadas todas las etapas del proceso de que tratan los artículos 47 y 48 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, el día 22 de octubre de 2014, el Capitán de Puerto de Cartagena profirió acto administrativo sancionatorio, a través del cual declaró administrativamente responsable por violación a las normas de Marina Mercante al señor MELIDONIS FILIPPOS, específicamente el numeral 6 del artículo 1501 de Código de Comercio colombiano.

En consecuencia, le impuso a título de sanción multa de un (1) salario mínimo legal mensual vigente, equivalentes a la suma de SEISCIENTOS DIECISEIS MIL PESOS M/C (\$616.000), pagaderos en forma solidaria con la Agencia Marítima NAVES S.A.

4. Mediante escrito recibido el 20 de noviembre de 2014, el abogado CARLOS IVÁN ALVAREZ CLOPATOFSKY, apoderado del Capitán de la motonave "ASPHALT EAGLE", interpuso recurso de reposición y en subsidio apelación contra la decisión de primera instancia.
5. A través de la decisión del 6 de julio de 2015, el Capitán de Puerto de Cartagena negó la reposición interpuesta y, confirmó en su totalidad el fallo de primera instancia, asimismo, concedió en el efecto suspensivo 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

Frente a las consideraciones presentadas en el recurso de apelación por el abogado CARLOS IVÁN ALVAREZ CLOPATOFSKY, apoderado del Capitán de la motonave "ASPHALT EAGLE", de bandera griega, se extrae lo siguiente:

1. La Autoridad confunde dos conceptos, el hecho de un cargue físico de la carga, que fue traspaso de crudo de las barcazas al buque, con el cargue efectivo de la carga en estricto sentido jurídico.
El primero obedece a la entrega que hicieron las barcazas del crudo a la nave, y así lo confirmó el Capitán en su declaración, y que es claro que no estaba completa (faltaron 1200 barriles); y otra es cuando para efectos jurídicos se entiende que el buque cargó la mercancía y que el dueño de la carga puede requerir la entrega? Se entiende que la mercancía ha sido cargada en sentido jurídico, una vez se hayan firmado los conocimientos de embarque por parte del Capitán, por tanto, si no hubo cargue físico total de la mercancía, mucho menos se podía hacer el cargue desde el punto de vista jurídico hasta tanto no se conciliaran los verdaderos datos de la carga a entregar por parte del transportados al comprador o dueño de la carga.
2. La Autoridad Marítima pesar de las atribuciones contenidas en el artículo 5 del Decreto Ley 2324 de 1984, no tiene ni jurisdicción ni competencia para involucrarse en los asuntos netamente comerciales como los que dieron origen a la investigación. El chequeo ante la diferencia entre la mercancía entregada en tierra a las barcazas y las efectivamente recibidas en el buque obedeció a una discusión comercial, luego la autoridad marítima no podía imponer un término de 30 minutos para que el buque zarpara, cuando de antemano el agente marítimo le informó tal situación al Capitán de Puerto.
3. No hubo violación a la norma por parte de mi poderdante, pues no había finalizado el traspaso de crudo de las barcazas al buque, ni se habían entregado los conocimientos de embarque al comprador, entonces no existía obligación del Capitán de la nave para zarpar.

4. Era claro que el Capitán de Puerto tenía la información y el convencimiento de que había una discusión de carácter comercial, pero también es cierto que el asunto comercial no se podía solucionar simplemente con el plazo indicado por el Capitán de Puerto, igualmente el agente marítimo le informó al Capitán de Puerto cuales eran las razones por las cuales la nave no zarpaba.
5. El Capitán de la nave si se comunicó con la estación de control de tráfico marítimo y le informó de la situación, y es claro que esta afirmación no se desmiente simplemente diciendo que como no se tiene registro de esta comunicación, entonces esta información no se dio.
6. Bajo ninguna circunstancia el Sr. Capitán de la M/N ASPHALT EAGLE detuvo, prohibió, o denegó el zarpe de las barcasas ENERGY 11101 y 11102.
7. Ciertamente la inspección era de suma importancia dada la gran diferencia existente entre los registros de la carga en tierra y la entregada en el buque.
8. Independientemente de si la inspección se hiciera al lado del buque o en otro lugar, se retrasaría el zarpe del buque y de la disponibilidad de las barcasas, circunstancia que no se debe imputar al Capitán, sino a un hecho normal del comercio y es el derecho que le asiste a las partes vinculadas en una operación comercial de verificar la carga entregada y transportada, y a que las obligaciones contenidas en ella se cumplieran.
9. Solicito comedidamente al Sr. Capitán de Puerto de Cartagena se sirva revocar en todas sus partes, el fallo de primera instancia proferido por su despacho.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Teniendo en cuenta los argumentos presentados en el recurso de apelación, el Despacho entra a resolver:

Los hechos sucedidos el día 3 de marzo de 2013, cuando la M/N "ASPHALT EAGLE" no efectuó el zarpe en la hora establecida, no obedecieron a una conducta caprichosa del Capitán de la mencionada motonave.

En audiencia del 5 de marzo de 2013, el señor MELIDONIS FILIPPOS manifestó el motivo por el cual no zarparon el día 3 de marzo del 2013, así:

"porque encontramos discrepancias entre las cantidades recibidas y las cantidades entregadas, porque necesitamos hacer una verificación a través del perito nominado para poder firmar los conocimientos de embarque con las cifras reales"

El Conocimiento de Embarque Marítimo o su correspondiente en inglés Bill of Lading (B/L), es un documento de transporte marítimo puerto a puerto que cumple con las siguientes funciones y características:

- 1) Es un recibo de las mercancías embarcadas y certifica el estado en que éstas se encuentran.
- 2) Prueba la existencia del Contrato de Transporte, cuyas condiciones suelen figurar al dorso.
- 3) Acredita el título de propiedad de la carga transportada a favor de su legítimo tenedor y mediante el cual y exclusivamente se tiene derecho a recibir en el puerto de destino la mercancía.
- 4) Es negociable y admitido como título de crédito por los bancos en los créditos documentarios.

Así lo estipula el artículo 1603 del Código de Comercio Colombiano:

"El documento de que tratan los artículos 1601 y 1602, será firmado por el transportador o su agente y servirá de prueba del contrato mismo de transporte y de que el transportador recibió la cosa en la forma, cantidad, estado y condiciones allí descritas".

En el mismo sentido, el artículo 768 del Código de Comercio colombiano consagra:

"Sin perjuicio de lo dispuesto en el Libro V de este Código sobre transporte marítimo y aéreo, la carta de porte o el conocimiento de embarque, además de los requisitos establecidos en el artículo 621 contendrá:

(...)

6. La descripción pormenorizada de las mercancías objeto del transporte y la estimación de su valor (...)

De lo anterior, se desprende la importancia de verificar los datos que se iban a plasmar en el conocimiento de embarque, toda vez que cualquier error u omisión puede derivar una responsabilidad en cabeza del Capitán. Sobre todo cuando se trataba de una diferencia considerable, que consistía en 1200 barriles de crudo para exportación.

Al respecto, el artículo 1017 del Código de Comercio colombiano habla sobre las discrepancias en la mercancía y establece que:

"Las divergencias sobre el estado de la cosa, o sobre su embalaje, acondicionamiento, peso naturaleza, volumen y demás indicaciones del contrato, se decidirán por peritación (...)".

Así las cosas, estamos ante controversias comerciales que tiene su origen en el contrato de transporte, lo cual escapa a la competencia de la Autoridad Marítima colombiana. Por este motivo, procede el Despacho a revocar la decisión del día 22 de octubre de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, ya que una vez analizado el material probatorio, se encuentran favorables los argumentos esgrimidos por el recurrente, toda vez que no se observa el incumplimiento de las Normas de Marina Mercante por parte del Capitán de la M/N "ALPHALT EAGLE" sino que por el contrario, con su actuación evitó costos adicionales en la operación.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°- REVOCAR en su integridad la Resolución No. 0110 CP5 ASJUR del día 22 de octubre de 2014, proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena, con fundamento en lo expuesto en la parte motiva de la presente providencia.

ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Cartagena, el contenido del presente proveído a los señores MELIDONIS FILIPPOS, identificado con pasaporte No. AH3145521 de Grecia, en calidad de Capitán de la M/N "ASPHALT EAGLE", a través de su apoderado el abogado CARLOS IVÁN ÁLVAREZ CLOPATOFKY, identificado con cédula de ciudadanía No. 72.188.017, y a la Agencia Marítima NAVES S.A., identificada con el NIT No. 860532426-7, en los términos establecidos en los artículos 67, 68 y 69 de la Ley 1437 de 2011 (Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo).

ARTÍCULO 3°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Cartagena, 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,

17 NOV 2015



Vicealmirante PABLO EMILIO ROMERO ROJAS
Director General Marítimo (E)