

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



201301011396 ✓

Bogotá, D.C.,

16 ENE 2015

### REFERENCIA

Clase de investigación: Administrativa por Violación a Normas de la Marina Mercante  
Asunto: Recurso de Apelación  
Expediente: 14022012025  
Sujetos Procesales: Capitán de la motonave C.S. PACIFIC GUARDIAN  
Agencia marítima de la motonave C.S. PACIFIC GUARDIAN  
Recurrente: Señor ANDRÉS LÓPEZ SOTO, Representante Legal de la agencia marítima TRANSMARES S.A.S, agente marítimo de la motonave C.S. PACIFIC GUARDIAN.

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el señor ANDRÉS LÓPEZ SOTO, Representante Legal de la agencia marítima TRANSMARES S.A.S, agente marítimo de la motonave C.S. PACIFIC GUARDIAN, en contra del acto administrativo sancionatorio de fecha 31 de diciembre de 2013, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, a través de la cual declaró responsable al señor BEAL SHAUN BRENT, capitán de la citada nave, por violación a las normas de Marina Mercante.

### ANTECEDENTES

1. Mediante informe del 15 de agosto de 2013, el Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento de las novedades presentadas con la nave C.S. PACIFIC GUARDIAN de bandera del Reino Unido, relacionadas con que al parecer zarpó del puerto en cita, sin contar con permiso de zarpe expedido o en trámite.
2. A través de auto del 23 de agosto de 2013, el Capitán de Puerto de Santa Marta ordenó el inicio del procedimiento administrativo sancionatorio en contra del señor BEAL SHAUN BRENT y de la agencia marítima TRANSMARES S.A.S., capitán y agente marítimo, respectivamente, de la motonave C.S. PACIFIC GUARDIAN.

Igualmente, les formuló cargos por violación a las normas de Marina Mercante, específicamente por la transgresión de los artículos 97 del Decreto Ley 2324 de 1984 y 2º numeral 1º, literal b de la Resolución 520 de 1999.

3. Mediante decisión del 31 de diciembre de 2013, el Capitán de Puerto de Santa Marta declaró responsable al señor BEAL SHAUN BRENT, capitán de la nave C.S. PACIFIC GUARDIAN de bandera de Reino Unido, por violación a las normas de Marina Mercante.

En consecuencia, le impuso a título de sanción multa de cuatro (4) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a dos millones trescientos cincuenta y ocho mil pesos m/c (\$ 2.358.000).

4. El día 20 de febrero de 2014, el señor ANDRÉS LÓPEZ SOTO, Representante Legal de la empresa TRANSMARES S.A.S, interpuso recurso de reposición en subsidio de apelación, en contra de la decisión del 31 de diciembre de 2013.

### 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 15 de agosto de 2013 (fol. 5), las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos objeto de investigación, fueron las siguientes:

*"(...) A través del Capitán de Puerto de Riohacha se tuvo conocimiento de que la motonave PACIFIC GUARDIAN había zarpado de la jurisdicción de Santa Marta, por lo cual solicitaba información del puerto de destino autorizado en el zarpe y qué tipo de actividad de encontraba realizando dicho buque.*

*Verificado el SITMAR, se encontró que la motonave en el sistema no tiene zarpe, y que tampoco tiene solicitud que permita ver el puerto tentativo de destino, además no cuenta con zarpe físico firmado o en trámite, por lo que se llamó a la agencia marítima TRANSMARES, para confirmar la ubicación de la motonave y el tipo de operación que estaba realizando.*

*Lo que manifestó el agente marítimo GABRIEL LOBO, es que la M/N se encuentra en Bocas de Ceniza, autorizada por decreto de DIMAR para realizar reparación del cable de fibra óptica en ese sitio, y que efectivamente hay abordó un inspector de DIMAR superoísando el trabajo tal y como manifestó el Capitán de Puerto de Riohacha.*

*(...)*

*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 señor ANDRÉS LÓPEZ SOTO, Representante Legal de la sociedad TRANSMARES S.A.S, agente marítimo del buque C.S. PACIFIC GUARDIAN, sustentó el recurso de apelación en contra del acto administrativo sancionatorio de primera instancia, con base en los siguientes argumentos:

1. Violación al derecho fundamental al debido proceso: Indicó que se vulneró el principio en cita pues se sancionó con base en normas derogadas, pues en el auto de formulación de cargos, se citó como infringido el artículo 97 del Decreto Ley 2324 de 1984, aunque éste fue derogado por el artículo 98 del Decreto 19 de 2012.

Manifiesta que ello cobra especial relevancia, pues de acuerdo con el nuevo artículo, las naves con permiso de operación vigente no requieren zarpe, y que la nave C.S. PACIFIC GUARDIAN, contaba con dicha autorización.

Además, aseguró que las normas presuntamente infringidas que se citaron en el pliego de cargos no corresponden a las citadas en el acto administrativo sancionatorio del 31 de diciembre de 2013.

Así pues, en el auto de formulación de cargos, se citó el artículo 2° numeral 1° literal b de la Resolución 520 de 1999, que hace referencia a las normas para el control de tránsito de naves o artefactos navales de matrícula extranjera, a las que se les exige llevar a bordo los documentos expedidos por la Autoridad Marítima extranjera u Organización Reconocida, norma que resulta inaplicable al caso concreto pues el permiso de zarpe no es un documento expedido por autoridad extranjera.

Sin embargo en la parte motiva de la Resolución del 31 de diciembre de 2013, se modificó el artículo con base en el cual se sancionaría, pues se citó el numeral 3 e)- que visto su texto no corresponde al mismo artículo 2° de la Resolución 520 de 1999, pues el que finalmente se citó en la decisión sancionatoria hace referencia a naves o artefactos navales de matrícula nacional, razón por la cual tampoco le es aplicable al caso en concreto.

Es de recordar que, el pliego de cargos es el documento que finca las bases sobre las cuales se debe sancionar, y no otras, por lo que si en dicho pliego las normas presuntamente vulneradas no están acorde a los hechos mencionados, la autoridad no puede traspasar este error al investigado, a fin de tratar de acomodar los hechos en una norma que resulta inaplicable al caso.

2. Finalmente manifiesta que, sin perjuicio de los argumentos anteriormente esgrimidos, acudiendo al buen juicio de la Autoridad Marítima en la fijación de las sanciones, se tengan en cuenta los antecedentes que sobre los hechos investigados tengan el capitán y la agencia marítima, verificando si estos han incurrido o no en faltas semejantes, a fin de que si no existe ninguno, se imponga la sanción mínima, que según el artículo 80 del Decreto Ley 2324 de 1984, corresponde a un (1) salario mínimo legal mensual vigente.

## CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

El Despacho entra a resolver los argumentos planteados por el señor ANDRÉS LÓPEZ SOTO, Representante Legal de la sociedad TRANSMARES S.A.S, agente marítimo del buque C.S. PACIFIC GUARDIAN, de la siguiente manera:

1. Vistos el pliego de cargos del 23 de agosto de 2013 y el acto administrativo sancionatorio del 31 de diciembre de la misma anualidad, se advierte que en efecto, se citó como norma infringida el artículo 97 del Decreto Ley 2324 de 1984, el cual para la época de los hechos había sido derogado por el artículo 98 del Decreto 19 de 2012.

Ahora bien, el recurrente manifiesta que tal situación resulta relevante dentro de la investigación que se siguió en su contra, pues el artículo 98 del citado Decreto<sup>1</sup>, prevé que se encuentran exceptuadas de tramitar permiso de zarpe, las naves que cuenten con permiso de operaciones vigentes y que la nave C.S. PACIFIC GUARDIAN, contaba con dicha autorización.

Al verificar la norma en cita, se evidencia que en efecto las naves con permiso de operación vigentes están exceptuadas de tramitar zarpe, pero condicionan esto a que dentro de la jurisdicción exista estación de Control de Tráfico Marítimo, tal como se expone a continuación:

*"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.*

*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 tengan cubrimiento de control de tráfico marítimo al cual deberán reportarse". (negritas y subrayado fuera de texto)*

Al respecto, es de precisar que para el día 15 de agosto de 2013, la nave C.S. PACIFIC GUARDIAN, se encontraba navegando en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Santa Marta y en dicha área no había cubrimiento de la Estación de Control de Tráfico Marítimo.

Ello implica que, aún cuando la nave C.S. PACIFIC GUARDIAN, contaba con la Resolución N° 0122 DIMAR-SUBMERC del 19 de marzo de 2013 (fol. 8-12), a través de la cual se autorizaba el ingreso y operación temporal de dicha nave, para realizar actividades de mantenimiento y/o operación de los cables submarinos de fibra óptica ARCOS -1 y CFX-1, en aguas jurisdiccionales colombianas del Mar Caribe, ésta debía solicitar el permiso de zarpe ante la Autoridad Marítima regional, pues para la fecha de los hechos, la Capitanía de Puerto de Santa Marta no contaba con Estación de Control de Tráfico Marítimo, requisito *sine qua non* para que se de cumplimiento a la excepción de que trata el inciso segundo del artículo 98 de la ley antitrámites.

De otro lado, es de señalar que el pliego de cargos y el acto administrativo sancionatorio de primera instancia, también fundamentan su decisión en la transgresión del artículo 2° numeral 1° literal b de la Resolución 520 de 1999, referente a la obligación de mantener a bordo y vigentes los documentos expedidos por la Autoridad Marítima extranjera u Organización Reconocida.

---

<sup>1</sup> Ley Antitrámites

En relación con dicha norma, el apelante manifiesta que no es aplicable al caso concreto pues los documentos que se exigen llevar a bordo y vigentes son aquellos emitidos por la Autoridad Marítima extranjera o por Organización Reconocida, y que el zarpe debido a que es expedido por la Capitanía de Puerto de Santa Marta, éste no le era exigible.

En este punto, el Despacho encuentra pertinente citar el artículo 2° numeral 1° literal b de la Resolución 520 de 1999, así:

*"Artículo 2°, numeral 1°, literal B): Mantener a bordo y vigentes en todo momento los documentos pertinentes de la nave y su tripulación, expedido por la Autoridad Marítima Extranjera u Organización Reconocida, según el caso específico". (negrillas y subrayado fuera de texto)*

Ahora bien, la citada Resolución en su artículo primero señala una serie de definiciones que resultan útiles a la hora de entender el sentido de las normas en ella contenidas, definiendo por ejemplo, lo que se debe entender por documentos pertinentes, así:

*"Entiéndase por documentos pertinentes, el conjunto de documentos expedidos por la Autoridad Marítima Nacional o Local, así como los avaluados o admitidos por la misma, habiendo sido expedidos por una Autoridad Marítima extranjera o por una Organización Reconocida, los cuales varían de acuerdo a la clase de nave y serán objeto de verificación en las inspecciones que se practiquen a las naves.*

*Los documentos pertinentes respecto a las naves y artefactos navales de matrícula extranjera son:*

*E) Documento de zarpe y demás documentos exigidos por la norma de la marina mercante vigentes, de acuerdo a la clase de nave".*

Visto lo anterior, queda claro que el artículo 2° numeral 1° literal b de la Resolución 520 de 1999 ésta dirigido a las naves y artefactos navales de matrícula extranjera, pero ello no implica que los únicos documentos exigidos a dichas naves, sean aquellos expedidos por la Autoridad marítima del extranjero o por la Organización Reconocida, pues la misma norma señala que se deben llevar a bordo y vigentes los documentos pertinentes, dentro de los cuales se encuentra el permiso de zarpe, el cual no había sido expedido ni tramitado ante la Capitanía de Puerto para la fecha de los hechos.

Más adelante, el apelante señala que en el acto administrativo sancionatorio del 31 de diciembre de 2013, se modificaron las normas que se habían citado como infringidas en el pliego de cargos del 23 de agosto de la misma anualidad, pues en este último se cito el artículo 2 de la Resolución 520 de 1999 y en el fallo se refirieron al numeral 3 e).-que es de aplicación restrictiva para las naves de matrícula nacional.

Frente al argumento anterior, el Despacho debe recordar que tal como se dijo en líneas precedentes, el numeral tercero literal e) del artículo primero de la Resolución 520 de 1999, es citada en el acto administrativo sancionatorio de primera instancia, pues este define lo que se debe entender por

documentos pertinentes y que tal definición es necesaria pues ayuda a entender el alcance de la obligación contenida en el artículo segundo ibídem.

Ahora bien, en lo referente a que no es aplicable al caso en concreto por que dicho numeral sólo define los documentos pertinentes para las naves y artefactos navales de matrícula nacional, es de señalar que dicho numeral se encuentra dividido en dos partes, en la primera sin duda se requiere a los documentos requeridos a las naves nacionales y más adelante señala aquellos que les son exigibles a las extranjeras, como es el caso del buque C.S. PACIFIC GUARDIAN.

Con lo anterior, queda demostrado que no hubo variación alguna entre las normas citadas en el pliego de cargos y las señaladas como infringidas en el acto administrativo sancionatorio, sino que el hecho de citar el artículo 1º numeral 3º literal e) de la Resolución 520 de 1999, tenía el propósito de explicar el alcance de la obligación contenida en el artículo 2º numeral 1º literal b) de la misma normatividad.

Así las cosas, el Despacho no advierte fundamento factico ni jurídico que permitan desvirtuar la responsabilidad del señor BEAL SHAUN BRENT, en la violación de las normas de Marina Mercante investigadas y en virtud de ello, se confirmará el artículo primero del acto administrativo sancionatorio del 31 de diciembre de 2013.

2. Finalmente el apelante solicitó, que en caso de no prosperar sus argumentos, se tuviera en consideración que ninguno de los investigados tienen antecedentes por violación a las normas de Marina Mercante, a fin de lograr que se le disminuyera el valor de la multa a un (1) salario mínimo legal mensual vigente.

Al respecto, el Despacho debe recordar que de acuerdo con el artículo 81 del Decreto Ley 2324 de 1984, al momento de aplicar la sanción se deben tener en cuenta los siguientes atenuantes:

- A.- La observancia anterior a las normas y reglamentos.*
- B.- El comunicar a la Capitanía de Puerto o a la Dirección General Marítima las faltas propias.*
- C.- La ignorancia invencible.*
- D.- El actuar bajo presión.*
- E.- El actuar por razones nobles o altruistas o para evitar un riesgo o peligro mayor.*

Igualmente, es de aclarar que conforme al artículo 80 ibídem, las sanciones por violación a las normas de Marina Mercante, podrán consistir en:

- A.- Amonestación escrita o llamada de atención al infractor, en cuyo caso se dejará copia del informe de quien impuso la sanción o de la carta en su caso, en los archivos de la Dirección General Marítima y de las Capitanías de Puerto.*
- B.- Suspensión, consistente en la pérdida temporal de los privilegios, concesiones, licencias, permisos, autorizaciones o certificaciones que haya expedido la Dirección General Marítima.*
- C.- Cancelación, que consiste en la pérdida permanente de los anteriores privilegios, concesiones, licencias, permisos, autorizaciones o certificados.*

*D.- Multas, las que podrán ser desde un salario mínimo hasta cien (100) salarios mínimos, si se trata de personas naturales y, de cinco (5) a mil (1000) salarios mínimo legales mensuales vigentes, si se trata de personas jurídicas (...).*

Así las cosas, al verificar las bases de datos de la Dirección General Marítima, se advirtió que en efecto el señor BEAL SHAUM BRENT y la agencia marítima TRANSMARES S.A.S., no reportan sanciones o multas, de lo que se infiere que con anterioridad a los hechos bajo estudio, habían observado y cumplido las normas y reglamentos de la Marina Mercante Colombiana.

En merito de ello y considerando que tal situación no fue evaluada en el fallo de primera instancia o en el auto que resolvió el recurso de reposición, éste Despacho modificará el artículo segundo del acto administrativo sancionatorio del 31 de diciembre de 2013, en el sentido de imponer a título de sanción, el llamado de atención de que trata el literal a) del artículo 80, antes citado.

Por ello y con el propósito de que la falta no sea reiterada por el investigado, el Despacho lo exhorta para que en próximas ocasiones, verifique antes del zarpe que la nave cuente con todos y cada uno de los documentos pertinentes de que trata el artículo 1º, numeral 3º de la Resolución 520 de 1999, bajo el entendido de que no basta tenerlos vigentes, sino que también es preciso llevarlos a bordo.

Ahora bien, de comprobarse el incumplimiento de estas u otras normas de Marina Mercante, con posterioridad a la expedición del presente acto administrativo sancionatorio, se dará aplicación al agravante de que trata el artículo 81, numeral 1º, literal a) del Decreto Ley 2324 de 1984, relativo a la reincidencia en la transgresión de la normatividad marítima.

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

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR** el artículo segundo del acto administrativo sancionatorio del 31 de diciembre de 2013, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, de conformidad con los argumentos expuestos en la parte considerativa de la presente providencia, el cual quedará así:

**“ARTÍCULO 2º.- IMPONER** a título de sanción, un llamado de atención al señor BEAL SHAUN BRENT identificado con el pasaporte N° 093.154.997, capitán de la nave C.S. PACIFIC GUARDIAN, de bandera de Reino Unido, por haber sido encontrado responsable de violación a las normas de Marina Mercante colombianas, tal como se explica en la parte motiva del presente proveído.

**ARTÍCULO 2º.- CONFIRMAR** los artículos restantes del acto administrativo sancionatorio, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta el 31 de diciembre de 2013, de acuerdo a lo señalado en la parte motiva del presente proveído.

**ARTÍCULO 3º.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, el contenido de la presente providencia al señor BEAL SHAUN BRENT identificado con el pasaporte N° 093.154.997 y al Representante Legal de la sociedad TRANSMARES S.A.S., identificad con NIT. 800.116.249-8, capitán y agente marítimo, respectivamente de la nave C.S. PACIFIC GUARDIAN de bandera del Reino Unido, dentro de los (5) días hábiles siguientes al envío de la citación o subsidiariamente por medio de aviso, de conformidad con los artículo 67 y 69 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

*1402*

**ARTÍCULO 4°.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 5°.-** 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 6°.-** 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,

16 ENE 2015



Contralmirante PABLO EMILIO ROMERO ROJAS  
Director General Marítimo (E)