



TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE BOLÍVAR  
CENTRO AVENIDA VENEZUELA EDIFICIO NACIONAL PISO 1  
TELEFAX: 6642718

---

## EDICTO N° 096

### LEY 1437 DE 2011 (ORALIDAD)

CLASE DE PROCESO: NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO DEL DERECHO  
DEMANDANTE: SOCIEDAD CONEQUIPOS ING LTDA  
DEMANDADO: U.A.E. DIAN  
RADICADO: 13001-23-33-000-2013-00055-00  
FECHA DE PROVIDENCIA: 10/09/2013

PARA NOTIFICAR A LAS PARTES LA PROVIDENCIA ANTERIOR SE FIJA EL PRESENTE EDICTO EN UN LUGAR PUBLICO Y VISIBLE DE ESTA SECRETARIA, POR EL TERMINO DE TRES (3) DÍAS. HOY, TREINTA (30) DE SEPTIEMBRE DE DOS MIL TRECE (2013) OCHO DE LA MAÑANA (8:00AM)

JUAN CARLOS GALVIS BARRIOS  
SECRETARIO GENERAL

EN LA FECHA VENCE EL TERMINO DE TRES (3) DÍAS QUE PERMANECIO FIJADO EL PRESENTE EDICTO. CARTAGENA, DOS (2) DE OCTUBRE DE DOS MIL TRECE (2013) SIENDO LAS (5:00) DE LA TARDE.

JUAN CARLOS GALVIS BARRIOS  
SECRETARIO GENERAL



---

**SALA DE DECISIÓN - ORALIDAD**

Cartagena de Indias D.T. y C., diez (10) de septiembre de dos mil trece (2013)

Sentencia 1ª instancia

**Magistrado ponente: JOSÉ FERNÁNDEZ OSORIO**

**Referencia :** Medio de control: Nulidad y Restablecimiento del Derecho  
Demandante: Conequipos ING Ltda.  
Demandado: DIAN  
Radicado: 13-001-23-33-003-2012-00055-00

Procede la Sala a dictar sentencia de primera instancia dentro de la demanda instaurada en ejercicio del medio de control de Nulidad y Restablecimiento del Derecho, por la sociedad Ingeniería, Construcciones y Equipos Conequipos ING Ltda., contra las Resoluciones No. 001744 del 3 de noviembre de 2011 y 00996 del 12 de abril de 2012, expedidas por la Dirección Seccional de Aduanas de Cartagena.

## 1. LA DEMANDA

La sociedad Ingeniería, Construcciones y Equipos Conequipos ING Ltda., presentó demanda en ejercicio del medio de control de nulidad y restablecimiento del derecho, en la cual se impetran las siguientes pretensiones y se narran los siguientes hechos.

### 1.1 PRETENSIONES

*PRIMERA PRETENSIÓN. Que se declare la nulidad de la Resolución No. 1744 del 3 de noviembre de 2011 proferida por el Jefe de Grupo de las Investigaciones Aduaneras, Doctor Luis José Valderrama Abed de la División de Gestión de Fiscalización de la Dirección Seccional de Aduanas de Cartagena, por medio de la cual se decomisó a favor de la nación la mercancía aprehendida por medio de acta No. 4800337POLFA del 21 de septiembre de 2011.*

*SEGUNDA PRETENSIÓN. Que se declare la nulidad de la Resolución No. 996 del 12 de abril de 2012, proferida por el Jefe de la División de Gestión Jurídica, Doctor Roberto Cudriz Restrepo de la División de Gestión Jurídica de la Dirección Seccional de Aduanas de Cartagena, por medio de la cual se resolvió el recurso*



de reconsideración interpuesto por la Doctora Leydi Ahumada Pérez, y confirmó la Resolución No. 1744 del 3 de noviembre de 2011, en todas sus partes.

*TERCERA PRETENSIÓN: Que se declare que no existen elementos fácticos o jurídicos que lleven a la Administración a determinar que el avalúo de la Barcaza decomisada asciende a QUINIENTOS SETENTA Y NUEVE MILLONES CIENTO TREINTA MIL DOSCIENTOS CINCO PESOS M/CTE. (\$579.130.205), y como tal, se declare que obedeció a determinaciones arbitrarias de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacional, Dirección Seccional de Cartagena*

*CUARTA PRETENSIÓN: Que se declare que la SOCIEDAD INGENIERIA, CONSTRUCCIONES Y EQUIPOS CONEQUIPOS ING LTDA, no está obligada a soportar el decomiso del Bongo de nombre Troco P-54.*

*QUINTA PRETENSIÓN: Que a título de restablecimiento del derecho a favor de la Sociedad Conequipos ING Ltda se condene a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacional, Dirección Seccional de Cartagena al pago de las siguientes indemnizaciones:*

*5.1. A devolver el Bongo de nombre Troco P-54 a la sociedad Conequipos, mercancía que le fue decomisada por intermedio de los actos acusados en esta demanda*

*5.2. Al pago de los perjuicios materiales causados a la sociedad Conequipos desde la fecha en que la barcaza Troco P-54 fue inmovilizada, según consta en el acta de hechos No. 1-48-201-249-01-03-1739 del trece (13) de julio de 2011, correspondiente a los perjuicios atinentes a la imposibilidad de ejecutar el transporte fluvial o marítimo de material, los cuales serán tasados en el curso del proceso, mediante la práctica de un dictamen pericial, y hasta la fecha de la devolución efectiva de la embarcación.*

*5.3. Al pago de las afectaciones correspondientes al buen nombre y good will de la sociedad demandante, mismas que serán acreditadas durante el proceso, mediante dictamen pericial pertinente.*

*5.4. Que el monto de la condena sea debidamente actualizado incluyendo los intereses de mora establecidos por la ley.*

*SEXTA PRETENSIÓN: Que se condene a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales a pagar a favor de la sociedad Conequipos Ltda, las costas y agencias en derechos en que incurran éstos últimos dentro del presente proceso."*

## 1.2. HECHOS

Los fundamentos fácticos de la demanda son los siguientes:



Afirmó que, la sociedad INGENIERÍA CONSTRUCCIONES Y EQUIPOS CONEQUIPOS ING LTDA, mediante Escritura Pública No. 1631 del 6 de mayo de 2010, otorgada ante la Notaría 32 del Círculo de Bogotá, adquirió el dominio y la posesión de la barcaza denominada TROCO P-54, la cual formaba parte del Lote No. 41, adjudicado a CONEQUIPOS ING LTDA en el remate No. 913100210 realizado el 10 de febrero de 2010, mediante acta de adjudicación No. 913-101427 de fecha 10 de marzo de 2010 del Banco Popular.

Advirtió que, ante la autoridad marítima fluvial se tramitaron permisos de navegación con la misma barcaza, pero con los nombres Esso P-54 y la Juliana erróneamente; y que, mediante Escritura Pública No. 1031 del 1 de septiembre de 2010, aunque el representante legal de CONEQUIPOS ING LTDA declaró que era voluntad de esa sociedad cambiar el nombre de la Barcaza Troco P-54 a Barcaza La Juliana, equivocadamente se señaló que la barcaza cuyo nombre se iba a modificar era la Esso P-54, la cual es inexistente, y en consecuencia, la modificación de nombre no tiene validez alguna.

Señaló que la DIAN no debió aprehender ni decomisar la mercancía, ya que la misma no fue importada ni introducida a territorio aduanero, porque la barcaza Troco P-54 fue construida en Colombia, razón por la cual no se podía demostrar su introducción.

Agregó que, la DIAN avaluó unilateralmente la mercancía, sin correr traslado a CONEQUIPOS ING LTDA.

### 1.3. CONCEPTO DE LA VIOLACIÓN

#### NORMAS VIOLADAS

- Artículos 1, 3, 9, 138 del CPACA.
- Artículo 84 de la Constitución Política.
- Artículos 2, 3, 469, 470 y 502 del Decreto 2685 de 1999.

Expuso la parte accionante que se configura una falsa motivación por error en las consideraciones de hecho y de derecho que le sirvieron de fundamento a los actos demandados, por las siguientes razones:



Mediante la Resolución No. 1744 del 3 de noviembre de 2011, la DIAN procedió a decomisar una barcaza denominada Troco P-54, y consideró que el artículo 3 del Decreto 2685 de 1999 establece a los responsables de la obligación aduanera, teniendo como tales al importador, exportador, propietario, poseedor o tenedor de la mercancía; lo cual resulta desafortunado e inexacto en el caso concreto, porque Conequipos no es responsable de la obligación aduanera, por no cumplir con ninguno de los requisitos establecidos en el régimen aduanero, en razón de no tener la calidad de importador de la barcaza, como tampoco se trata de propietario de una mercancía sujeta a tránsito aduanero, debido a que, es propietario de una barcaza fabricada y ensamblada en Colombia.

Agregó que, la sociedad Conequipos no se encuentra inmersa en el incumplimiento de la normatividad aduanera, en cuanto a la adquisición de la barcaza, precisamente por la inexistencia de la introducción de la misma a territorio aduanero.

Indicó que, existe falsa motivación, primero, por fundamentar la actuación en la convicción de que Conequipos introdujo ilícitamente una mercancía de procedencia extranjera, siendo que la barcaza Troco P-54 es de procedencia nacional y fue construida en 1950 en Astilleros Unial en la ciudad de Barranquilla; segundo, por fundamentar la actuación en requerir a la sociedad soportar la introducción de mercancía en documentos inexigibles e inexistentes para mercancía de procedencia nacional; tercero, por fundamentar los actos administrativos en la convicción de que se trata de barcazas diferentes, la Troco P-54, Esso P-54 y la Juliana, siendo que se trata de la misma barcaza; cuarto; por fundamentarse la actuación en la convicción de que existió violación por parte de Conequipos al artículo 502 numeral 1.6 del Estatuto Aduanero, por no tratarse de una mercancía de procedencia extranjera.

## 2. TRÁMITE PROCESAL

La demanda fue admitida por auto de fecha 2 de noviembre de 2012<sup>1</sup>, y en providencia de la misma fecha se corrió traslado por el término de 5 días a la

<sup>1</sup> Fls 170-174



parte demandada para que se pronunciara sobre la solicitud de suspensión provisional de los actos acusados<sup>2</sup>

Mediante providencia del 15 de enero de 2013<sup>3</sup>, se denegó la medida cautelar solicitada.

Dentro del término legal, por memorial allegado el 20 de febrero de 2013, la parte demandada, NACIÓN-UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES, contestó la demanda<sup>4</sup>.

El 21 de marzo de 2013 se fijó fecha para la celebración de la audiencia inicial<sup>5</sup>, la cual se llevó a cabo el 25 de abril de 2013<sup>6</sup> y en la que se fijó como fecha para la audiencia de pruebas el 6 de junio de 2013.

En providencia del 28 de mayo de 2013 se fijó nueva fecha para celebrar la audiencia de pruebas<sup>7</sup>, la cual se realizó los días 27 de junio<sup>8</sup> y 15 de julio de 2013<sup>9</sup>.

### 3. CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA

La parte demandada, NACIÓN-UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES, a través de apoderado, presentó oportunamente escrito de contestación de demanda, oponiéndose a las pretensiones de la demanda por carecer de los supuestos fácticos y normativos para su prosperidad, considerando que los actos administrativos acusados son válidos en razón a que se expidieron con el lleno de los requisitos legales, señalando lo siguiente:

Sostuvo que, el presente proceso parte del decomiso, mediante Resolución No. 001744 del 3 de noviembre de 2011, de una barcaza denominada Juliana, que no se encuentra amparada en un documento que demuestre su legal

<sup>2</sup> FI 175

<sup>3</sup> FI 213-222

<sup>4</sup> FIs 225-240

<sup>5</sup> FI 379

<sup>6</sup> FI 381-390

<sup>7</sup> FI 409

<sup>8</sup> FI 426-430

<sup>9</sup> FI 496-504

547



548

6

introducción y permanencia en territorio aduanero nacional; la cual es distinta de la barcaza señalada por el demandante como Trocco de fabricación nacional.

Así mismo, manifestó que aunque el demandante señala que la DIAN incurrió en falsa motivación y en violación de normas superiores, la DIAN desplegó la actuación probatoria para determinar la legalidad de la barcaza decomisada y le otorgó al demandante todas las garantías, sin menoscabar ninguno de los derechos constitucionales.

#### **4. AUDIENCIA INICIAL**

El 25 de abril de 2013, se celebró la Audiencia Inicial prevista en el artículo 180 de la Ley 1437 de 2011, con asistencia de los apoderados de las partes y el Ministerio Público, dando lugar al saneamiento del proceso, la fijación del litigio y el decreto de pruebas<sup>10</sup>.

#### **5. AUDIENCIA DE PRUEBAS**

Entre el 27 de junio y el 15 de julio de 2013 se llevó a cabo la audiencia de pruebas, en la cual se practicaron todas las que fueron decretadas.<sup>11</sup>

#### **6. ALEGATOS DE CONCLUSIÓN**

Las partes demandante y demandada descorrieron el traslado presentando sus alegatos de conclusión.

#### **DE LA PARTE DEMANDANTE**

La parte demandante, presentó escrito de alegatos de conclusión, recalcando la inexistencia del hecho que llevó a la Administración a decomisar la barcaza, la omisión de aportar pruebas de la entidad demandada, el incumplimiento de los requisitos exigidos para presentar una objeción al dictamen pericial; y

<sup>10</sup> FI 381-390

<sup>11</sup> FI 426-430 y 496-504



reiterando los mismos argumentos expuestos en la demanda, y luego de hacer un recuento sobre las pruebas allegadas, sostuvo (fl. 510-525):

"1. La barcaza "Juliana" decomisada por la DIAN es la misma barcaza "Troco P-54" a que hace referencia la parte demandante.

Esto se probó mediante los documentos aportados en la demanda; el experticio realizado por el perito naval, quien señaló en el curso de las aclaraciones y complementaciones al peritazgo técnico, "que la anotación "EX TROCO 54 Y EX ESSO 54" en la patente de Navegación de la Barcaza "Juliana" indica que en alguna ocasión tuviera ese nombre."

Igualmente expresó en las aclaraciones y complementaciones, que "Los permisos están hablando de la Barcaza Juliana, con las características de las que antes se llamó Troco o Esso P-54, y demuestran que es la misma embarcación."

Indicó el perito que la "la (sic) embarcación que nosotros inspeccionamos en la inspección judicial, corresponde exactamente a las medidas y características de la embarcación que inspeccionamos, no hay la posibilidad de que sea otro. El método tiene que ser la inspección ocular física de la embarcación y el método tiene que ser el comparativo con los documentos que existen en el expediente: certificación de capitanía de puerto, DIMAR, Ministerio de Transporte, de Obras Públicas. (certificado que demuestra que Juliana es la misma embarcación Troco y Esso P-54).

(...)

2 La DIAN avaluó unilateralmente la mercancía decomisada.

La DIAN no desvirtuó que hubiera realizado de forma unilateral el avalúo de la mercancía decomisada, ni que diera cumplimiento con las obligaciones procesales expresadas en el artículo 434 de la Resolución 4240 de 2000, sobre la notificación que debe realizar por estado del mismo.

En el curso del proceso, mediante experticio, el perito naval señaló como valor estimado de la Barcaza, la suma de Doscientos veintisiete millones novecientos setenta y un mil ochocientos pesos /\$227 971.800, valor que resulta inferior al que determinó la DIAN, el cual no fue trasladado al demandante

3. Respecto de la barcaza aprehendida se demostró que su fabricación es nacional.

Esto se probó mediante el experticio realizado por el perito naval, quien señaló "Se afirma que esta embarcación fue construida en los Astilleros de la Unión Industrial – UNIAL de Barranquilla en el año 1950". Lo cual soportó un documento público, consistente en una certificación de la DIMAR, el cual no fue tachado por la DIAN, ni cuestionado en el curso del proceso.

4. Que no procedía la aprehensión y decomiso de la embarcación con fundamento en el numeral 1.º. del artículo 502 del Decreto 2685 de 1999.

549



Por tratarse de mercancía de origen nacional, no tenía aplicación las disposiciones citadas, ya que estas se aplican a situaciones donde la mercancía es introducida a territorio aduanero.

Esto se probó mediante los documentos aportados en la demanda; el experticio realizado por el perito naval, quien señaló "Se afirma que esta embarcación fue construida en los Astilleros de la Unión Industrial – UNIAL de Barranquilla en el año 1950", así como con la certificación de la DIMAR, que es un documento público que no fue tachado ni cuestionado por la DIAN."

## DE LA PARTE DEMANDADA

Presentó escrito de alegatos, sosteniendo que con las pruebas practicadas se demostró que la barcaza decomisada es una distinta de la barcaza señalada por el demandante como Trocco de fabricación nacional, reitera los reparos hechos en el escrito de objeciones al dictamen del perito evaluador de barcos, presenta objeciones contra el peritazgo del avalúo y determinación de perjuicios, y concluye que:

"1. Que la Capitanía de Puerto ratifica la expedición de la certificación emitida por el Capitán de Corbeta de fecha 05 de octubre de 2011, por medio de la cual se informa que la Barcaza TROCCO P-54 registra fecha de construcción 1950 en Astilleros UNIAL.

2. Que la Capitanía de Puerto informa que la Barcaza TROCCO P-54 es un artefacto naval de construcción nacional.

3. Que en la Capitanía de Puerto no reposa registro alguno de las embarcaciones ESSO P-54, ni JULIANA.

Entonces como quiera que la DIMAR certifica que la Barcaza TROCCO P-54 es de construcción nacional y como quiera que en el Acta No 4800337POLFA de fecha 21 de Septiembre de 2011, fue aprehendida la Barcaza denominada JULIANA Y/O ESSO P-54, quedó probado que no son las mismas embarcaciones."

## 7. CONCEPTO DEL MINISTERIO PÚBLICO

El Agente del Ministerio Público solicitó que se declarara la prosperidad de las pretensiones, porque los actos administrativos demandados están llamados a ser declarados nulos por falsa motivación, ya que la DIAN considera que el bongo o barcaza "Juliana" no era la misma "Trocco P-54" y que aquella debía ser declarada como importada por ser de orígenes extranjeros, pero el dictamen del perito evaluador de barcos demuestra una realidad fáctica



distinta, y por consiguiente un escenario jurídico distinto, en el sentido de que la referida barcaza que fue inicialmente registrada ante el Ministerio de Transporte en 1950 como Troco P-54, luego fue transferida a Conequipos Ltda. en el 2010, siendo finalmente registrada como Juliana, y son en realidad la misma barcaza.

No habiendo encontrado la Sala causal de nulidad alguna que pueda invalidar la actuación realizada, se procederá a resolver de fondo la cuestión debatida, previas las siguientes

### CONSIDERACIONES DE LA SALA

#### **1. Competencia**

Es competente esta Corporación para conocer el presente proceso en primera instancia, por disposición del numeral 3º del artículo 152 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, que dispone que los Tribunales Administrativos conocen en primera instancia de los asuntos de nulidad y restablecimiento del derecho en los que se controvertan actos administrativos de cualquier autoridad, cuando la cuantía exceda de trescientos (300) salarios mínimos legales mensuales vigentes, situación que se evidencia en el sub-lite.

#### **2. Problema Jurídico**

El problema jurídico en el presente caso consiste en establecer:

- 1- Si la barcaza "Juliana" decomisada por la DIAN es la misma barcaza "Troco P-54" a que hace referencia la parte demandante.
- 2- Si respecto de la barcaza aprehendida se demostró que su fabricación es nacional.
- 3- Si procedía la aprehensión y decomiso de la embarcación con fundamento en el numeral 1.6 del artículo 502 del Decreto 2685 de 1999.
- 4- Si la DIAN avaluó unilateralmente la mercancía decomisada.



### 3. Marco jurídico

#### DECRETO 2685 DE 1999

##### "ARTICULO 3. RESPONSABLES DE LA OBLIGACIÓN ADUANERA.

De conformidad con las normas correspondientes, serán responsables de las obligaciones aduaneras, el importador, el exportador, el propietario, el poseedor o el tenedor de la mercancía; así mismo, serán responsables de las obligaciones que se deriven por su intervención, el transportador, el agente de carga internacional, el depositario, intermediario y el declarante, en los términos previstos en el presente Decreto.

Para efectos aduaneros la Nación estará representada por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales."

##### "ARTICULO 87. OBLIGACIÓN ADUANERA EN LA IMPORTACIÓN.

La obligación aduanera nace por la introducción de la mercancía de procedencia extranjera al territorio aduanero nacional.

La obligación aduanera comprende la presentación de la Declaración de Importación, el pago de los tributos aduaneros y de las sanciones a que haya lugar, así como la obligación de obtener y conservar los documentos que soportan la operación, presentarlos cuando los requieran las autoridades aduaneras, atender las solicitudes de información y pruebas y en general, cumplir con las exigencias, requisitos y condiciones establecidos en las normas correspondientes."

##### "ARTÍCULO 232-1. MERCANCÍA NO DECLARADA A LA AUTORIDAD ADUANERA.

<Artículo adicionado por el artículo 23 del Decreto 1232 de 2001. El texto es el siguiente:> Se entenderá que la mercancía no ha sido declarada a la autoridad aduanera cuando:

- a) No se encuentre amparada por una Declaración de Importación;
  - b) No corresponda con la descripción declarada;
  - c) En la Declaración de Importación se haya incurrido en errores u omisiones en la descripción de la mercancía, o
  - d) La cantidad encontrada sea superior a la señalada en la Declaración de Importación
- (. )"

##### "ARTICULO 502. CAUSALES DE APREHENSIÓN Y DECOMISO DE MERCANCÍAS.

Dará lugar a la aprehensión y decomiso de mercancías la ocurrencia de cualquiera de los siguientes eventos:

1. En el Régimen de Importación:

(..)

1.6. Cuando la mercancía no se encuentre amparada en una Planilla de Envío, Factura de Nacionalización o Declaración de Importación, o no corresponda con la descripción declarada, o se encuentre una cantidad superior a la señalada en la Declaración de Importación, o se haya incurrido en errores u omisiones en su descripción, salvo que estos últimos se hayan subsanado en la forma prevista en los numerales 4 y 7 del artículo 128 y en los párrafos primero y segundo del artículo 231 del presente decreto, en cuyo caso no habrá lugar a la aprehensión."

### 4. Hechos relevantes probados



- 4.1. Según certificado suscrito por el Capitán del Puerto de Cartagena de fecha 3 de octubre de 2011, la Barcaza "Trocco P54" fue construida en 1950 en Astilleros Unial. (fl. 53)
- 4.2. Según resultados de la inspección al artefacto naval "Trocco P-54", realizada por el Capitán de Corbeta Carlos Hernández López el 2 de septiembre de 1991, las características generales de la misma son:
- |                    |                          |
|--------------------|--------------------------|
| "NOMBRE            | : TROCCO P-54            |
| MATRICULA          | : MC-5-004-76            |
| FECHA CONSTRUCCIÓN | : 1.950 Astilleros Unial |
| PROPIETARIO        | : ESSO COLOMBIANA        |
| ESLORA             | : 59.44 MTS.             |
| MANGA              | : 10.67 MTS.             |
| CASCO              | : HIERRO                 |
| REGISTRO BRUTO     | : 628.62 TONS.           |
| REGISTRO NETO      | : 524 00 TONS "(fl. 54)  |
- 4.3. Mediante Escritura Pública No. 6 del 2 de enero de 1951 de la Notaría Segunda del Circuito de Bogotá, la compañía Tropical Oil Company entregó a favor de Esso Colombiana S.A. en dación en pago, varios bienes, dentro de los cuales se incluyó la barcaza "Trocco P-54" con patente de navegación 609, expedida por el Intendente de la Navegación del Río Magdalena y sus afluentes, con fecha 25 de octubre de 1950. (fl. 55 – 94)
- 4.4. A través de Escritura Pública No. 1631 del 6 de mayo de 2010 de la Notaría 32 del Círculo de Bogotá, Exxonmobil de Colombia S.A., transfirió a título de compraventa a favor de la sociedad Ingeniería Construcciones y Equipos Conequipos ING Ltda., el derecho del dominio y la posesión real y efectiva de entre otros:
- "(1) BARCAZA DENOMINADA TROCO P-54 CON CAPACIDAD 340.000 GALONES ESLORA 59.44 METROS MANGA 10.67 METROS; PUNTAL 3.20 METROS; PESO MUERTO 511.00 JARQUEO TONELADAS: ULTIMO DIQUE ENERO 2004, TANQUES DE CARGA: 8: FECHA DE CONSTRUCCION 1950; ARMADOR EXXONMOBIL DE COLOMBIA S.A. MATERIAL DEL CASCO ACERO NVAL (sic): ACCESORIOS EN CUBIERTA: CAJAS DE EXPANSION: BANDEJA DE DERRAME. TAPA ESCOTICAS DE RANCHOS Y COFFERDAMS: SONDAS: PLATINO DE CONTENCION: CASETA: CON MATRICULA NUMERO MC 05-004-AN" (fl. 95 – 105)
- 4.5. A través del Acta de adjudicación No. 913-101427 del Banco Popular, se adjudicó a Conequipos ING Ltda., entre otros, "(1) UNA BARCAZA DENOMINADA TROCO P-54 CON CAPACIDAD 340.000 GALONES."(fl. 100)



- 4.6. Mediante Escritura Pública No. 1031 del 1 de septiembre de 2010 de la Notaría Sexta de Cartagena, el Representante Legal de Ingeniería, Construcciones y Equipos Conequipos ING Ltda., cambió el nombre de la embarcación "ESSO P-54" por el de "JULIANA", la cual identifica con las características: eslora total 59.44 m, manga 10.67 m, puntal 3.2. m, material acero, la cual fue registrada en la Inspección Fluvial de Cartagena el 3 de septiembre de 2010. (fl. 106 – 114, 271)
- 4.7. Según certificado de Patente de Navegación Mayor No. 0620 de la barcaza Juliana, expedido por el Ministerio de Transporte – Dirección General de Transporte Fluvial – Subdirección de Tráfico Fluvial, de fecha 3 de septiembre de 2010, su registro de matrícula es el 143 y sus características son: casco metálico, eslora total 59.44 m, manga máxima 10.67 m, puntal costado 3.20 m, puntal útil 2.21 m, y en las observaciones del certificado se indica "EX TROCO P-54, EX – ESSO P-54" (fl. 115)
- 4.8. Según certificado de Patente de Navegación Mayor No. 0620 de la barcaza Troco P-54, expedido por el Ministerio de Transporte – Dirección General de Transporte Fluvial – Subdirección de Tráfico Fluvial, de fecha 25 de junio de 2010, su registro de matrícula es el 99 y sus características son: casco metálico, eslora total 58.44 m, manga máxima 10.67 m, puntal costado 2.97 m, puntal útil 2.21 m. (reverso fl. 276)
- 4.9. Según Patente de Navegación de la embarcación Troco P-54 expedida por el Instituto Nacional de Transporte – Intendencia Fluvial de Barranquilla de fecha 1 de mayo de 1971, tiene registro No. 364, el casco es metálico, la eslora total 59.44 m, manga máxima 10.67 m, puntal costado 2.97 m, francobordo 0.30m, puntal útil 2.21 m, calado vacío 0.46 m. (fl. 362)
- 4.10. Según Patente de Navegación de la embarcación Troco P-54, expedida por el Instituto Nacional de Transporte en Cartagena el 21 de abril de 1972, las características de la misma son: casco metálico, eslora total: 59.44 m. manga máxima 10.67m, puntal costado 2.97 m, francobordo 0.30m, puntal útil 2.21 m, calado vacío 0.46 m. (reverso folio 364)
- 4.11. Según Patente de Navegación de la embarcación Eso P-54, expedida por el Intendente de la Navegación del Río Magdalena y sus afluentes en Cartagena el 22 de abril de 1970, las características de la misma son: casco metálico, eslora total: 59.44 m. manga máxima 10.67m, puntal costado 2.97 m, francobordo 0.30m, puntal útil 2.21 m, calado vacío 0.46 m. (folio 367)
- 4.12. Según certificado de arqueo de botes de la embarcación **Juliana**, expedido por el Ministerio de Transporte – Dirección General de Transporte Fluvial -- Subdirección de Tráfico Fluvial, de fecha 2 de septiembre de 2010, la embarcación fue construida en 1950, tiene el registro técnico No. 364, y sus características generales son: eslora 58.44



- m, francobordo 0.30, manga máxima 10.67 m, puntal útil 2.21 m, puntal costado 3.20 m, calado vacío 0.46 m. (fl. 116)
- 4.13. Según certificado de arqueo de botes de la embarcación Troco P-54, expedido por el Ministerio de Transporte – Dirección General de Transporte Fluvial – Subdirección de Tráfico Fluvial, de fecha 21 de junio de 2010, la embarcación fue construida en 1950, tiene el registro técnico No. 364, y sus características generales son: eslora 58.44 m, francobordo 0.30, manga máxima 10.67 m, puntal útil 2.21 m, puntal costado 2.97 m, calado vacío 0.46 m. (fl. reverso folio 361)
- 4.14. Según certificado de inspección de botes de la embarcación Juliana, expedido por el Ministerio de Transporte – Dirección General de Transporte Fluvial – Subdirección de Tráfico Fluvial, de fecha 2 de septiembre de 2010, la embarcación fue construida en 1950, tiene el registro técnico No. 364, y sus características generales son: casco metálico, eslora total 58.44 m, francobordo 0.30 m, manga máxima 10.67 m, puntal útil 2.21 m, puntal costado 3.20 m, calado vacío 0.46 m y en las observaciones del certificado se indica "Patente No. 0620" "EX TROCO P-54, EX – ESSO P-54" (fl. 117)
- 4.15. Según certificado de inspección de botes de la embarcación Troco P-54, expedido por el Ministerio de Transporte – Dirección General de Transporte Fluvial – Subdirección de Tráfico Fluvial, de fecha 21 de junio de 2010, la embarcación fue construida en 1950, tiene el registro técnico No. 364, y sus características generales son: casco metálico, eslora total 58.44 m, francobordo 0.30 m, manga máxima 10.67 m, puntal útil 2.21 m, puntal costado 2.97 m, calado vacío 0.46 m y en las observaciones del certificado se indica "Patente No. 0620". (fl. 361)
- 4.16. Según certificado de inspección de botes de la embarcación Troco P-54, expedido por el Instituto Nacional de Transporte – Intendencia Fluvial de Cartagena – Sección Técnica, realizada el 20 de abril de 1972, sus características generales son: casco metálico, eslora total 59.44 m, francobordo 0.30 m, manga máxima 10.67 m, puntal útil 2.21 m, puntal costado 2.97 m, calado vacío 0.46 m. (fl. 365)
- 4.17. Según certificado de inspección de botes de la embarcación Troco P-54-renovación de patentes, de fecha 4 de marzo de 1975, expedido por la Intendencia Fluvial del Río Magdalena, sus características generales son: casco metálico, eslora total 59.44 m, francobordo 0.30 m, manga máxima 10.67 m, puntal útil 2.21 m, puntal costado 2.97 m, calado vacío 0.46 m. (fl. 369)
- 4.18. Según certificado de inspección de botes de la embarcación Esso P-54-renovación de patentes, expedido por la Intendencia Fluvial del Río Magdalena, de fecha 5 de marzo de 1974, sus características generales



- son: casco metálico, eslora total 59.44 m, francobordo 0.30 m, manga máxima 10.67 m, puntal útil 2.21 m, puntal costado 2.97 m, calado vacío 0.46 m y en las observaciones del certificado se indica "Ex Troco". (reverso folio 363)
- 4.19. Según certificado de inspección de botes de la embarcación Esso P-54, expedido por el Instituto Nacional de Transporte – Intendencia Fluvial de Barranquilla – Sección Técnica, de fecha 23 de abril de 1971, sus características generales son: casco metálico, eslora total 59.44 m, francobordo 0.30 m, manga máxima 10.67 m, puntal útil 2.21 m, puntal costado 2.97 m, calado vacío 0.46 m. (reverso fl. 366)
- 4.20. Según certificado de inspección de botes de la embarcación Esso P-54, expedido por el Departamento de Clasificación de Embarcaciones Fluviales de Cartagena, de fecha 17 de abril de 1970, las características de la misma son: casco metálico, eslora total 59.44 mts, manga máxima 10.67 mts, puntal costado 2.97 mts, francobordo 0.30 mts, puntal útil 2.21 mts, calado vacío 0.46 mts. (fl. 368)
- 4.21. Según la inspección para clasificación y renovación de patente, realizada a la embarcación Esso P-54 el 17 de abril de 1970 por el Instituto Nacional del Transporte-Sección Fluvial y de Cabotaje-Grupo Técnico, las características de la misma son: eslora total 59.44 mts, manga 10.67 mts, francobordo 0.30 mts, puntal útil 2.21 mts, calado vacío 0.46 mts, puntal costado 2.97 mts. (reverso fl. 367)
- 4.22. Según certificado de navegabilidad y operación para combustibles de la embarcación Juliana, expedido por el Ministerio de Transporte – Dirección General de Transporte y Tránsito – Inspección Fluvial de Cartagena, de fecha 3 de septiembre de 2010, se identifica con la patente de navegación 0620, el registro técnico 0364, la matrícula 0143, y las características de la misma son: eslora total 58.44 mts, manga máxima 10.67 mts, puntal costado 3.20 mts, francobordo vacío 0.30 mts, material del casco acero naval. (fl. 118)
- 4.23. Según certificado de inspección de seguridad de la embarcación Juliana, expedido por el Ministerio de Transporte – Dirección General de Transporte y Tránsito – Inspección Fluvial de Cartagena, de fecha 3 de septiembre de 2010, la embarcación fue construida en 1950. (fl. 119)
- 4.24. Según certificado de inspección anual de la embarcación Juliana, expedido por el Ministerio de Transporte – Dirección General de Transporte y Tránsito – Inspección Fluvial de Cartagena, de fecha 3 de septiembre de 2010, se identifica con la patente de navegación 0620, el registro técnico 0364, la matrícula 0143, y sus características son eslora total 58.44 mts, manga máxima 10.67 mts, puntal costado 3.20 mts, tipo bote, material casco acero naval. (fl. 121)



- 557
- 4.25. Según certificado de inspección de arqueo de la embarcación Juliana, expedido por el Ministerio de Transporte – Dirección General de Transporte y Tránsito – Inspección Fluvial de Cartagena, de fecha 3 septiembre de 2010, las características son: eslora total 58.44 mts, manga máxima 10.67 mts, puntal costado 3.20 mts, francobordo 0.30 mts, puntal útil 2.21 mts, calado vacío 0.48 mts, material del casco acero naval. (fl. 122)
- 4.26. Según certificado de inspección de casco de la embarcación Juliana., expedido por el Ministerio de Transporte – Dirección General de Transporte y Tránsito – Inspección Fluvial de Cartagena, de fecha 3 de septiembre de 2010, se identifica con la patente de navegación 0620, el registro técnico 0364, la matrícula 0143, el certificado de inspección 48, fecha de construcción 1950; y las características son: eslora total 58.44 mts, manga máxima 10.67 mts, puntal costado 3.20 mts, tipo bote, material de casco acero naval.(fl. 123)
- 4.27. Mediante Acta de Aprehensión No. 4800337POLFA del 21 de septiembre de 2011 fue aprehendida 1 “Barcaza o bongo de nombre la Juliana, referencia externa Esso P-54, año fabricación 1950, casco metálico, eslora 58.44 m, manga 10.67; puntal costado 3.2 m; puntal útil 2.21 m.” y se dispuso que el avalúo definitivo de la misma era \$579.130.205.22. (reverso folio 249 y 250)
- 4.28. La DIAN determinó el avalúo de la barcaza decomisada a partir de un dictamen pericial, realizado por un perito evaluador. (fl. 253-264)
- 4.29. Mediante Resolución Bo. 01744 del 3 de noviembre de 2011, la División de Gestión de Fiscalización de la Dirección Seccional de Aduanas de Cartagena, decomisó a favor de la Nación un bongo de nombre La Juliana, por considerar que la mercancía se encontraba inmersa en la causal de aprehensión y decomiso tipificada en el numeral 1.6 del artículo 502 del Decreto 2685 de 1999. (fl. 316-321)
- 4.30. El 25 de noviembre de 2011, a través de apoderado, la sociedad Conequipos ING Ltda. presentó recurso de reconsideración contra la Resolución No. 1744 del 3 de noviembre de 2011. (fl. 324-327)
- 4.31. En auto No. 002653 del 20 de diciembre de 2011 se decretó la apertura de un período probatorio y se ordenaron las siguientes pruebas (fl. 343-345):
- “1 Oficiar a la Sociedad CONEQUIPOS ING LTDA por conducto de su apoderada judicial, a fin de que se sirva:*
- 1.1. Explicar a que se debe el hecho de que documentalmente la barcaza decomisada presente diferentes referencias o denominaciones (TROCO P-54/ESSO P-54) tal y como se señalo (sic) en la parte motiva de este proveído*
- 1.2. Allegar certificación de construcción del Astillero respectivo en el cual conste la producción o fabricación de la barcaza aprehendida.*
- 2. Oficiar a la Dirección General Marítima DIMAR a fin de que se sirva:*



- 2.1. Remitir toda la documentación que repose en sus instalaciones con relación a la barcaza o Bongo de nombre Juliana con referencia externa ESSO P-54 año de fabricación 1950 a fin de verificar la legal introducción de la mercancía al país
- 2.2. Informar si el cambio de nombre de la Barcaza ESSO P-54 al de JULIANA fue registrado en esa Entidad y/o cual es el procedimiento que debe efectuar un interesado para realizar el cambio de nombre de una barcaza.
- 2.3. Informar si esa Entidad expidió la certificación de fecha 5 de octubre de 2011 suscrita por el Capitán de Navío JUAN FRANCISCO HERRERA LEAL (. .)
3. Oficiar a la sociedad EXXOMOBIL DE COLOMBIA S.A. (...) a fin de que se sirva:
- 3.1. Allegar los documentos que demuestren la legal introducción (Declaración de Importación) o la adquisición (Factura Comercial) de la Barcaza o Bongo de nombre Juliana con referencia externa ESSO P-54 año de fabricación 1950.
- 3.2. Allegar el certificado de construcción del Astillero respectivo en el cual conste la producción o fabricación de la barcaza aprehendida.
4. Oficiar a la Dirección General Marítima DIMAR a fin de que se sirva ratificar la procedencia de la Barcaza o Bongo de nombre Juliana con referencia externa ESSO P-54 año de fabricación 1950.
5. Las demás pruebas que se estimen necesarias, conducentes y pertinentes dentro del proceso."
- 4.32. El Capitán del Puerto de Cartagena comunicó a la DIAN que no se encontró registro alguno de artefacto naval registrado con los nombres "ESSO P-54" y/o "JULIANA", confirma que la barcaza Troco P-54 fue construida en 1950 en Astilleros UNIAL y que ésta es de fabricación nacional. (fl. 348)
- 4.33. La sociedad Exxonmobil de Colombia S.A. presentó un informe sobre la procedencia de la barcaza Juliana, en el que informó no tener la calidad de importador de la mercancía, sino haberla adquirido de un tercero que es Tropical Oil Company. (reverso folio 348-350)
- 4.34. El ex liquidador de Astilleros UNIAL manifestó que no podía emitir ninguna certificación por carecer de capacidad legal para certificar actos de una sociedad ya extinguida. (fl. 353)
- 4.35. El Jefe de la División de Gestión Jurídica de la Dirección Seccional de Aduanas de Cartagena comisionó a un funcionario para realizar una visita de inspección en las instalaciones de la DIMAR, a fin de solicitar información y/o documentos que reposen en esa entidad sobre la barcaza aprehendida, la cual se realizó el 30 de marzo de 2012 y en la que se concluyó que todos los documentos que reposan en esa entidad hacen referencia a la embarcación de nombre Troco P-54, que no existen documentos que registren el cambio de nombre de la citada embarcación, que de los demás nombres no existe registro alguno, pero que igualmente las embarcaciones pueden registrarse en la Inspección Fluvial (cuando la embarcación vaya a realizar actividades en el río). (fl. 354-355)



4.36. El Jefe de la División de Gestión Jurídica de la Dirección Seccional de Aduanas de Cartagena comisionó a un funcionario para realizar una visita de inspección en las instalaciones de la Inspección Fluvial de Cartagena, a fin de verificar si se encontraba o no registrada en esa entidad la barcaza decomisada. La diligencia se llevó a cabo el 2 de abril de 2012, y en la que se consignaron los siguientes hechos (fl. 358 y reverso):

*"Siendo las 11 00 am y notificado en debida forma el Auto Comisorio No. 002086 del 02 de abril de 2012, al señor(a) CESAR TORRES ROMERO en su calidad de INSPECTOR FLUVIAL, se procedió a consultar lo siguiente:*

1. *En esa Entidad se encuentra o no registrada la mercancía aprehendida mediante Acta o. 4800337POLFA de fecha 21 de Septiembre de 2011 y que se describe a continuación:*

*BARCAZA O BONGO DE NOMBRE JULIANA, REFERENCIA EXTERNA ESSO P-54, AÑO DE FABRICACION 1950, CASCO METALICO, ESLORA 58.44 M, MANGA 10.67, PUNTAL COSTADO 3.2 M, PUNTAL UTIL 2.21 M.*

*Rta. Si. El día 03 de Septiembre de 2010, esta Entidad expidió el Patente de Navegación Mayor No. 620, y en este quedó registrado el cambio de nombre de 2TROCO P-54, ESSO P-54" a "JULIANA" (ver documento anexo)*

2. *Cual es el procedimiento a seguir cuando un interesado desea realizar el cambio de nombre a una embarcación?*

*Rta. Debe traer la escritura pública por medio de la cual se efectuó (sic) el cambio de nombre, la Inspección Fluvial realiza una inspección a fin de verificar aspectos relacionados con la embarcación como resultado de dicha inspección se expide el Certificado de Inspección de Botes y posteriormente se elabora un documento denominado Patente de Navegación Mayor con el cual queda registrado el cambio de nombre, y este queda registrado en el libro de matrícula.*

3. *A que se debe el hecho de que en el Acta de Aprehesión No 4800337POLFA de fecha 21 de septiembre de 2011, en el Patente de Navegación No.0620 y en el Certificado de Inspección de Botes No 364 se hayan consignado como datos de la embarcación:*

*ESLORA 58.44 M, MANGA 10.67, PUNTAL COSTADO 3.2 M, PUNTAL UTIL 2.21 M*

*Y en el Patente de Navegación No 364 expedido por el instituto Nacional del Transporte se consigna como datos de la embarcación*

*Eslora Total: 59 44.*

*¿A que se debe la diferencia en los valores?*

*Rta. Los cambios en la medida de la eslora dependen del Perto y del lugar desde donde se tome la medida.*

4. *En conclusión usted puede dar fe que la embarcación TROCCO P-54, ESSO P-54 y/o JULIANA, es la misma?*

5. *Rta. Si, doy fe de lo preguntado y esto se puede verificar en los documentos que fueron exhibidos en la presente visita y que reposan en esta Entidad."*

4.37. Mediante Resolución No. 000996 del 12 de abril de 2012, la División de Gestión Jurídica de la Dirección Seccional de Aduanas de Cartagena confirmó la Resolución No. 001744 de noviembre 3 de 2011, proferida por la División de Gestión de Fiscalización Aduanera, por medio de la cual se decomisa una mercancía a favor de la Nación. (reverso folio 371-377)



4.38. Según dictamen pericial realizado por el perito naval Guillermo Gutiérrez González, las características de la barcaza decomisada son: (fl. 414-418)

"Nombre	<i>Juliana</i>
Bandera	<i>Colombiana</i>
Matricula	<i>No. 0620 Min. Transporte</i>
Tipo de nave	<i>Barcaza tipo Cisterna</i>
Eslora	<i>59.44 metros</i>
Manga	<i>10.67 metros</i>
Puntal máx.	<i>3.20 metros</i>
Calado máx.	<i>2.67 metros</i>
Tonelaje bruto	<i>628.62 tons</i>
Tonelaje neto	<i>511.00 tons</i>
Material de construcción	<i>acero naval A131</i>
Año de construcción	<i>1950</i>
Armador	<i>CONEQUIPOS ING LTDA."</i>

## 5. Caso Concreto

Antes de entrar a resolver el problema jurídico, procede la Sala a resolver la objeción por error grave presentada por la parte demandada contra el dictamen del perito naval Guillermo Gutiérrez González, el cual obra de folio 414 a 425, y que fue adicionado en la audiencia de pruebas llevada a cabo el 15 de julio de 2013 (fl. 496-505).

Los puntos de la objeción por error grave, son los siguientes:

- a. El perito no señala la metodología ni el procedimiento técnico que le permitió determinar el año de construcción de la barcaza Juliana, porque da a entender que solo se remitió a lo consignado textualmente en el expediente. Agrega que, no existen documentos técnicos ni soportes adicionales referidos a la barcaza Juliana y el perito se concentró en lo que documentalmente se tiene acerca de la barcaza Troco P-54.

Considera la Sala que esta objeción no prospera, porque en la audiencia de pruebas el perito explicó que las características de la barcaza Juliana se determinaron a partir de la inspección ocular y el método comparativo con los documentos que existen en el expediente: certificación de Capitanía del Puerto, DIMAR, Ministerio de Transporte, Ministerio de Obras Públicas, etc. Adicionalmente, el hecho de que el perito haya tenido en cuenta los

560



documentos consignados en el expediente, referentes a la barcaza decomisada, no constituye un motivo que dé lugar al error grave del dictamen.

- b. Existe error grave en la cronología de las armadores de la embarcación Juliana, primero, porque no se dice de manera precisa a cuáles certificaciones se refiere, *"si todas aquellas que reposan dentro del expediente tanto administrativo como judicial hacen relación solo a la barcaza TROCO P 54"*; y segundo, porque a juicio de la DIAN no hay un solo certificado dentro del expediente que permita inferir cuándo se fabricó la barcaza Juliana ni mucho menos cuál es el astillero.

No prospera la objeción en este punto, porque, primero, en la audiencia de pruebas el perito explicó a qué certificaciones se refería, tal como se mencionó en el punto anterior; segundo, las certificaciones que reposan en el expediente administrativo y judicial no hacen referencia únicamente a la barcaza Troco P-65, sino también a Esso P-54 y Juliana; y tercero, sí hay documentos en el expediente que permiten inferir la fecha de fabricación de la barcaza Juliana, como por ejemplo el certificado de arqueo de botes de la embarcación **Juliana**, expedido por el Ministerio de Transporte – Dirección General de Transporte Fluvial – Subdirección de Tráfico Fluvial, visible a folio 116 del expediente, en que se indica que fue construida en 1950.

- c. No se debe tener en cuenta el hecho de que el 7 de mayo de 2012 la DIMAR, mediante Resolución 0239, canceló la matrícula MC 05-004 asignada a la barcaza Troco P-54, porque esta cancelación la realizó la demandante con posterioridad al decomiso, incluso 2 meses antes de la demanda, cuando ya se encontraba en plena discusión el asunto y todo lo relacionado con la barcaza Troco P-54.

En este punto, considera la Sala que sí prospera la objeción por error grave, y en este sentido, en la reseña histórica hecha en el dictamen pericial, no se tendrán en cuenta las referencias hechas a tal documento, toda vez que, la cancelación de la matrícula de la barcaza Troco P-54 ante la DIMAR, se realizó con posterioridad a la expedición de los actos demandados.



- d. Al trabajo de campo el perito realizó una única visita de inspección, que a juicio de la DIAN es insuficiente para tomar no solo las medidas, sino datos e incluso muestras que permitan establecer que la barcaza Juliana es misma barcaza Troco P-54.

La objeción en este punto no prospera, primero, porque en la audiencia de pruebas el perito manifestó que inspeccionó y midió la barcaza en dos ocasiones, y segundo, no hay un parámetro para determinar cuántas visitas deben hacerse a fin de obtener la información requerida.

- e. En el punto 4 el perito realizó un avalúo de la nave donde señala el valor por tonelada de acero, vida útil y cotización del dólar en promedio, sin ningún tipo de soporte, de certificación o de fórmulas, es decir, que lo hizo sin indicar el método utilizado para llegar a ese avalúo.

La objeción por error grave en este punto sí prospera, ya que, si bien en la audiencia de pruebas el perito explicó la metodología en la que se basó para realizar el avalúo de la barcaza, no allegó con el dictamen las pruebas que demostraran de dónde obtuvo el valor de la tonelada de acero aplicada, y que por tanto, den certeza de las actividades que dice haber realizado, tales como las cotizaciones de los astilleros a nivel internacional, las cotizaciones que averiguó en un astillero de Cartagena o de otra parte, los valores que averiguó por internet, etc.

- f. En el punto 10 sostiene el perito que sí se presentan errores en las mediciones, pero a juicio de la DIAN es una expresión bastante imprecisa.

Esta objeción no prospera, porque la pregunta de si ¿es posible que al ser medidas la eslora o el puntal costado de una embarcación en diferentes ocasiones o por distintas personas, se obtengan dimensiones diferentes?, solo puede ser contestada desde la experiencia y el conocimiento técnico del perito evaluador de barcos, la cual fue sustentada en las explicaciones que dio el perito en el dictamen y en la audiencia de pruebas, referentes a la variación del instrumento de medición y al método que se utilice para tal fin.



En consecuencia, procede la Sala a resolver cada uno de los planteamientos hechos en el problema jurídico:

**5.1. ¿Existe identidad entre la barcaza "Juliana" decomisada por la DIAN y barcaza "Troco P-54" a que hace referencia la parte demandante?**

A fin de dar respuesta a este interrogante, con fundamento en la información que suministran los diferentes documentos allegados al proceso, se clasifican las características de las barcasas Juliana, Esso P-54 y Troco P-54, así:

Documento	Eslora Total (mts)	Man-ga Máxi-ma (mts)	Puntal costado (mts)	Puntal útil (mts)	Franco-bordo (mts)	Cala-do vací-o	Material del casco	Año de fabri-cació-n	Nombre embarcaci-ón
Certificado suscrito por el Capitán del Puerto de Cartagena de fecha 3 de octubre de 2011 (fl. 53)								1950	Trocco P-54
Inspección realizada por el Capitán de Corbeta Carlos Hernández López el 2 de septiembre de 1991 (fl. 54)	59 44	10 67					Hierro	1950	Trocco p-54
Escritura Pública No. 1631 del 6 de mayo de 2010 de la Notaría 32 del Círculo de Bogotá (fl. 95 - 105)	59 44	10 67	3 20				Acero naval	1950	Troco P-54
Certificado de Patente de Navegación Mayor No. 0620, de fecha 25 de junio de 2010 (reverso fl. 276)	58 44	10 67	2 97	2 21			Metálico		Troco P-54
Patente de Navegación fecha 1 de mayo de	59 44	10 67	2 97	2 21	0 30	0.46	Metálico		Troco P-54



564

1971 (fl. 362)									
Patente de Navegación de 21 de abril de 1972 (reverso folio 364)	59 44	10 67	2 97	2 21	0.30	0.46	Metálic o		Troco P-54
Certificado de arqueo de fecha 21 de junio de 2010 (reverso folio 361)	58.44	10 67	2 97	2 21	0.30	0.46		1950	Troco P-54
Certificado de inspección de botes de fecha 21 de junio de 2010 (fl 361)	58 44	10 67	2 97	2.21	0 30	0.46	Metálic o	1950	Troco P-54
Certificado de inspección de botes de 20 de abril de 1972 (fl. 365)	59 44	10 67	2 97	2.21	0.30	0.46	Metálic o		Troco P-54
Certificado de inspección de botes fecha 4 de marzo de 1975 (fl 369)	59 44	10 67	2 97	2.21	0.30	0.46	Metálic o		Troco P-54
Escritura Pública No 1031 del 1 de septiembre de 2010 de la Notaría Sexta de Cartagena (fl 106 - 114)	59 44	10.67	3 2				Acero		Esso P-54
Patente de Navegación de 22 de abril de 1970 (folio 367)	59 44	10 67	2 97	2 21	0 30	0 46	Metálic o		Esso P-54
Certificado de inspección de botes de fecha 5 de marzo de 1974 (reverso folio 363)	59 44	10.67	2 97	2.21	0 30	0.46	Metálic o		Esso P-54
Certificado de inspección de botes de fecha 23 de abril de 1971 (reverso fl. 366)	59 44	10.67	2 97	2 21	0 30	0.46	Metálic o		Esso P-54



565

Certificado de inspección de botes de fecha 17 de abril de 1970(fl. 368)	59.44	10.67	2.97	2.21	0.30	0.46	Metálico		Esso P-54
Inspección para clasificación y renovación de patente, de 17 de abril de 1970 (reverso fl. 367)	59.44	10.67	2.97	2.21	0.30	0.46			Esso P-54
Certificado de Patente de Navegación Mayor No. 0620, de fecha 3 de septiembre de 2010(fl. 115)	59.44	10.67	3.20	2.21			Metálico		Juliana
Certificado de arqueo de fecha 2 de septiembre de 2010(fl. 116)	58.44	10.67	3.20	2.21	0.30	0.46		1950	Juliana
Certificado de inspección de botes de fecha 2 de septiembre de 2010 (fl. 117)	58.44	10.67	3.20	2.21	0.30	0.46	Metálico	1950	Juliana
Certificado de navegabilidad y operación para combustibles de fecha 3 de septiembre de 2010, (fl. 118)	58.44	10.67	3.20		0.30		Acero naval		Juliana
Certificado de inspección de seguridad de 3 de septiembre de 2010 (fl. 119)								1950	Juliana
Certificado de inspección	58.44	10.67	3.20				Acero naval		Juliana



566

anual de la embarcación de fecha 3 de septiembre de 2010(fl. 121)									
Certificado de inspección de arqueo de fecha 3 de septiembre de 2010(fl. 122)	58 44	10 67	3.20	2 21	0 30	0.48	Acero naval		Juliana
Certificado de inspección de casco de fecha 3 de septiembre de 2010(fl. 123)	58 44	10 67	3.20				Acero naval	1950	Juliana
Acta de Aprehensión No 4800337POLF A del 21 de septiembre de 2011 (reverso folio 249 y 250)	58 44	10 67	3.2	2 21				1950	Juliana
Dictamen perito avaluador de barcos (fl 414-425)	59 44	10 67	3 20				Acero naval	1950	Juliana

En la Resolución No. 000996 del 12 de abril de 2012, por medio de la cual se resolvió el recurso de reconsideración, en la parte motiva, luego de comparar entre sí las características de las barcasas Troco P-54, Esso P-54 y Juliana, la DIAN argumentó lo siguiente (fl. 139-145):

"- Que la Embarcación ESSO P-54 presenta una Eslora de 59.44 mts sin que exista documento alguno que especifique otra medida de eslora, a diferencia de las Embarcaciones TROCCO P-54 y JULIANA que registran en algunos documentos una Eslora de 58.44 mts.

- Que la Embarcación ESSO P-54 presenta un Puntal Costado de 2.97 mts, sin que exista documento alguno que especifique otra medida del Puntal, mientras que las Embarcaciones TROCCO P-54 y JULIANA registran en algunos documentos un Puntal Costado de 3.20 mts

- Que la Embarcación TROCCO P-54 en algunos documentos registra como material del casco Hierro, a diferencia de las Embarcaciones ESSO P-54 y



*JULIANA que registra como material del casco Acero Naval, incluso llama la atención a este Despacho que la misma embarcación TROCCO P-54 registra como material del caso. Acero Naval y Hierro, es decir sobre la misma embarcación hay diferencias en sus características "*

Posteriormente, como conclusiones, en la mencionada resolución se agregó:

*"Entonces al ser la Eslora Total, el Puntal Costado y el material del casco, entre otras características específicas, que individualizan y diferencian una embarcación de otra, no es posible que el mismo artefacto naval presente disimilitudes en las medidas que lo caracterizan, salvo cuando los cambios de dichas medidas sea (sic) registradas ante las autoridades competentes, de lo cual no obra prueba dentro del expediente de marras.*

*(...)*

*Lo expuesto nos lleva a concluir que si bien el Inspector Fluvial de Cartagena mediante Acta de Inspección de fecha 02 de Abril de 2012 (Folio 194) afirma que la barcaza TROCCO P-54 ESSO P-54 y JULIANA es la misma, para este Despacho tal afirmación NO se encuentra claramente establecida dentro de la investigación, pues en las pruebas procesales allegadas y recaudadas se observan claras inconsistencias que no le otorgan certeza a este Despacho que las embarcaciones TROCCO P-54, ESSO P-54 y JULIANA sean la misma."*

La Sala no comparte los planteamientos hechos por la DIAN en sede administrativa, y por el contrario, considera la barcaza Troco P-54 y Juliana son la misma embarcación, con fundamento en las siguientes razones:

1. Si bien es cierto que la embarcación Esso P-54 presenta una eslora de **59.44 metros**, sin que exista documento alguno que especifique otra medida de eslora, y que Troco P-54 y Juliana registran en algunos documentos una eslora de 58.44 metros, hay que advertir que de los documentos relacionados en el expediente también se observa que Troco P-54 y Juliana en algunos registran una eslora de **59.44 metros**, con lo que se demuestra que las 3 presuntas embarcaciones en algunos documentos comparten la misma medida de la eslora.
2. Aunque la embarcación Esso P-54 presenta en algunos documentos un puntal costado de 2.97 metros, no es cierto que no exista documento alguno que especifique otra medida del puntal, ya que, en la Escritura Pública No. 1031 del 1 de septiembre de 2010 de la Notaría Sexta de Cartagena, a través de la cual el Representante Legal de Ingeniería, Construcciones y Equipos



Conequipos ING Ltda., cambió el nombre de la embarcación "ESSO P-54" por el de "JULIANA", se identifica que entre las características de ESSO P-54 está que su puntal mide **3.2 metros**, tal como se observa de folio 106 a 114. Así mismo, se encuentra que hay documentos en los que se indica que el puntal costado de Troco P-54 mide 2.97 metros, al igual que ESO P-54, y en otros mide **3.20 metros**, mientras que todos los documentos de Juliana indican que su puntal costado mide **3.20 metros**. En ese sentido, se demuestra que las 3 presuntas embarcaciones en algunos documentos comparten la misma medida del puntal costado.

3. El hecho de que en la documentación de la embarcación Troco P-54 se registre que el material del casco es de diferentes materiales tales como hierro y acero naval, no contradice su identidad con la barcaza Juliana, en cuya documentación se indica que su casco está hecho de acero naval, por lo que, se logra acreditar que tal característica en ambas embarcaciones es igual.

4. De conformidad con lo manifestado por el Inspector Fluvial de Cartagena, durante la visita de inspección que realizó la DIAN, y el perito evaluador de barcos en el presente proceso, existe la posibilidad que se den cambios mínimos en la medida de una embarcación, dependiendo del instrumento con que se mida y del lugar desde donde se tome la medida.

5. De los documentos allegados se deduce que no hay discusión en que tanto la barcaza Troco P-54 como la barcaza Juliana fueron construidas en 1950.

6. De las certificaciones de las embarcaciones, se observa que la mayoría provienen de la Inspección Fluvial con jurisdicción en la ciudad de Cartagena, así mismo se encuentra que, por ejemplo, el cambio de nombre de ESO P-54 a Juliana, fue registrado ante la Inspección Fluvial de Cartagena pero no ante la Capitanía del Puerto de la misma ciudad. En consecuencia, de conformidad con las reglas de la sana crítica puede la Sala determinar que la barcaza decomisada ejercía sus actividades en los ríos y no en el mar, lo cual hacía idóneo al Inspector Fluvial de Cartagena para afirmar que Juliana y Troco P-54 sí son la misma embarcación, al encontrarse gran cantidad de registros de las mismas en esa entidad, y sobre todo cuando las dos embarcaciones comparten el mismo número de Patente de Navegación Mayor (620), como



consta a folios 115 y 276, y cuando en la Patente de Navegación de Juliana, expedida el 3 de septiembre de 2010, se indica en las observaciones "EX TROCO P-54, EX – ESSO P-54" (fl. 115)

7. Sobre las demás características de las barcazas Troco P-54 y Juliana, que igualmente las individualizan, no existe ninguna discusión, puesto que, presentan la misma medida de puntal útil (2.21 metros), de francobordo (0.30 metros) y de calado vacío (0.46 metros).

***¿Respecto de la barcaza decomisada se demostró que su fabricación es nacional?***

Al encontrarse probado que la barcaza Troco P-54 es de origen nacional, como lo acepta la DIAN en la Resolución No. 000996 del 12 de abril de 2012, por medio de la cual se resolvió el recurso de reconsideración (fl. 139-145), y que existe identidad entre las barcazas Troco P-54 y Juliana, es procedente afirmar que la barcaza Juliana es de origen nacional, y que fue construida en el año 1950 en Astilleros UNIAL en la ciudad de Barranquilla.

***¿Procedía la aprehensión y decomiso de la barcaza Juliana con fundamento en el numeral 1.6 del artículo 502 del Decreto 2685 de 1999?***

Al encontrarse demostrado que la barcaza Juliana es de origen nacional, es evidente que la Administración aplicó de manera indebida el artículo 502 del Decreto 2685 de 1999, pues los supuestos contenidos en dicha norma no se adecuan a la realidad de la mercancía, ya que, la DIAN ordenó el decomiso de una mercancía que fue adquirida por la parte actora en el mercado nacional, a la cual no debió exigírsele una declaración de importación.

Es de advertir que las mercancías de origen nacional no son objeto de control aduanero y, por ende, no cuentan con una declaración de importación. En consecuencia, si un bien no es importado sino nacional, no puede tener documentos de importación y sobre ellos la DIAN no ejerce control alguno, pues estos pueden circular libremente dentro del territorio aduanero.



### **¿Avaluó unilateralmente la DIAN la mercancía decomisada?**

La sociedad demandante alega que la DIAN mediante diligenciamiento DIAM No 15481100006 del 3 de octubre de 2011 efectuó la formalización del ingreso al depósito de Conequipos ING Ltda. de la mercancía, avaluándola en \$579.130.205,22, supuestamente mediante peritaje de cual no se le corrió traslado.

La DIAN en la contestación de la demanda sostuvo que la parte demandante confunde la diligencia de reconocimiento y avalúo para establecer el valor de la mercancía aprehendida en el acta respectiva, consagrada en los artículos 505 del Decreto 2685 de 1999 y 434 de la Resolución 4240 de 2000, con la prueba pericial consagrada en los artículos 233 y siguientes del C.P.C.

Considera la Sala que en este punto no le asiste razón a la parte demandante, ya que, tal como lo expone la parte demandada, se trata del avalúo que como medida de tasación realiza la DIAN en todas las diligencias de aprehensión de mercancías, que no son objeto de traslado al interesado, por tratarse de meros actos de trámite.

Por las razones expuestas, dado que la barcaza Juliana era mercancía de origen nacional que no debía someterse al régimen de importación, respecto de ella el decomiso fue ilegal, lo cual amerita la nulidad de los actos acusados y el correspondiente restablecimiento del derecho.

#### **Del restablecimiento del derecho**

A título de restablecimiento del derecho, se ordenará la devolución a la sociedad demandante de la mercancía que le fue decomisada por intermedio de los actos acusados.

La sociedad actora también pretende que se le paguen "los perjuicios materiales causados a la sociedad Conequipos desde la fecha en que la barcaza Troco P-54 fue inmovilizada, según consta en el acta de hechos No. 1-48-201-249-01-03-1739 del trece (13) de julio de 2011, correspondiente a los perjuicios atinentes a la imposibilidad de ejecutar el transporte fluvial o marítimo



de material los cuales serán tasados en el curso del proceso, mediante la práctica de un dictamen pericial, y hasta la fecha de la devolución efectiva de la embarcación." Así como el pago "de las afectaciones correspondientes al buen nombre y good will de la sociedad demandante, mismas que serán acreditadas durante el proceso, mediante dictamen pericial pertinente."

En el curso del proceso, el perito experto en finanzas en su dictamen, visible a folios 438 a 476 del expediente, concluyó que "[c]onsiderando la fecha del 30 de junio de 2013, como fecha eventual de devolución efectiva de la embarcación, y como fecha de corte del presente dictamen, los perjuicios materiales ocasionados a CONEQUIPOS ING LTDA, ascienden a Ochocientos cuarenta y seis millones seiscientos cuarenta y cuatro mil novecientos dieciséis pesos (\$846.644.916) originados en la sumatoria de valores históricos de capital acumulado, o perjuicios determinada anteriormente (\$662.268.362) más los intereses de mora." En cuanto al good will, concluyó el perito que "no es posible tasarlo para una sola parte de los activos fijos de la empresa demandante (la barcaza Troco P-54), y porque, además, no se ha perdido ni se ha vendido, sigue siendo de CONEQUIPOS (...)"

No obstante, la Sala no tendrá en cuenta la estimación de los perjuicios materiales realizada en el dictamen pericial y negará el pago de los mismos, puesto que, en el punto 12 del dictamen se explica que la base para determinar el lucro cesante de la barcaza decomisada se consideró a partir del contrato de fecha 5 de septiembre de 2011 que suscribió Conequipos ING Ltda. con CI Fuel & Energy Service S.A.S., donde se arrienda la barcaza Juliana por un valor mensual de US\$12.600 dólares americanos, el cual fue suscrito con posterioridad a la inmovilización de la barcaza por parte de la DIAN, hecho que ocurrió el 13 de julio de 2011, sin que se demostrara con pruebas que estuviera trabajando al momento de la inmovilización.

Concluye la Sala que no resultan aceptables las explicaciones dadas en el punto 11 del dictamen, referentes a que la sociedad actora justificó la firma del contrato, a pesar de la inmovilización de la barcaza, en el hecho de que consideraron que una vez presentados los documentos de la misma, iban a poder continuar operando; toda vez que, la embarcación se encontraba a



órdenes de la autoridad aduanera y no era de libre disposición por parte de la accionante.

Del mismo modo, aunque el perito en el punto 10 del dictamen relacionó cotizaciones de embarcaciones similares, la Sala no las tendrá en cuenta, porque se considera que la prueba idónea para demostrar los perjuicios materiales, era la que determinara con exactitud los ingresos que al momento de la inmovilización estaba generando la barcaza, pero tal prueba se echa de menos, al señalarse en el punto 9 del dictamen que no figuraban en la contabilidad ingresos provenientes de la barcaza y al tomarse como ingresos el cánon de arrendamiento de un contrato celebrado con posterioridad a la inmovilización, no logra demostrarse con ello, que al momento de inmovilización de aquella estuviera generado alguna ganancia.

En cuanto al reconocimiento de las afectaciones al buen nombre y al good will reclamadas, también se negarán con sustento en las apreciaciones dadas en el dictamen pericial presentado por el perito experto financiero, que se transcribió en párrafos anteriores, y que el Tribunal comparte.

#### **De la condena en costas**

En virtud de lo establecido en el artículo 188 del CPACA, por tratarse de un proceso en el que se ventila un interés público, tal como es el cumplimiento de la legislación aduanera, la Sala no condenará en costas a la parte vencida.

En mérito de lo expuesto, el Tribunal Administrativo de Bolívar, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la ley,

#### **FALLA**

**PRIMERO:** Declarar la nulidad de la Resolución No. 1744 del 3 de noviembre de 2011 proferida por el Jefe de Grupo de las Investigaciones Aduaneras de la División de Gestión de Fiscalización de la Dirección Seccional de Aduanas de Cartagena, por medio de la cual se decomisó a favor de la nación la mercancía aprehendida por medio de acta No. 4800337POLFA del 21 de septiembre de 2011; y de la Resolución No. 996 del 12 de abril de 2012, proferida



por el Jefe de la División de Gestión Jurídica de la División de Gestión Jurídica de la Dirección Seccional de Aduanas de Cartagena, por medio de la cual se resolvió el recurso de reconsideración interpuesto, y se confirmó la Resolución No. 1744 del 3 de noviembre de 2011.

**SEGUNDO:** A título de restablecimiento del derecho, se ordena a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacional, devolver el Bongo de nombre Juliana a la sociedad Conequipos ING Ltda., mercancía que le fue decomisada por intermedio de los actos acusados en esta demanda.

**TERCERO:** Negar las demás pretensiones.

**CUARTO:** Sin condena en costas.

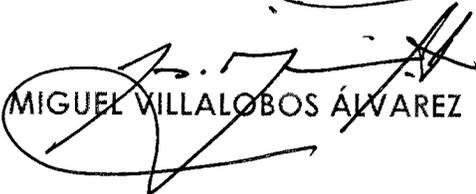
**QUINTO:** Ejecutoriada esta providencia archívese el expediente.

### NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

*Constancia El proyecto de esta Sentencia fue considerado y aprobado en Sala de Decisión de la fecha*

### LOS MAGISTRADOS

  
JOSÉ FERNÁNDEZ OSORIO

  
LUIS MIGUEL VILLALOBOS ÁLVAREZ

Ausente con incapacidad  
CLAUDIA PATRICIA PEÑUELA ARCE

Hoja de firmas

Medio de control: Nulidad y Restablecimiento del Derecho

Demandante: Conequipos ING Ltda.

Demandado: DIAN

Radicado: 13-001-23-33-003-2012-00055-00