



Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

**MINISTERIO DE DEFENSA- DIRECCION GENERAL MARITIMA
CAPITANIA DE PUERTO DE CARTAGENA**

NOTIFICACIÓN POR ESTADO No. 003

REFERENCIA: PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONATORIO POR PRESUNTAS INFRACCIONES A LA NORMATIVIDAD MARITIMA COLOMBIANA, INVESTIGACIÓN No. 15022022-066– MN “JULIAN DAVID”.

RESOLUCIÓN: RESOLUCION NUMERO (0380-2022) MD-DIMAR-CP05-JURIDICA DE 7 DE DICIEMBRE DE 2022, POR MEDIO DE LA CUAL SE ORDENA EL ARCHIVO DE LA INVESTIGACION ADMINISTRATIVA NÚMERO 15022022-066.

EL PRESENTE ESTADO SE FIJA HOY VEINTITRES (23) DE ENERO DEL AÑO DOS MIL VEINTITRÉS (2023) A LAS 08:00 HORAS, Y SE DESFIJA EL MISMO DÍA A LAS 18:00 HORAS

CC ELIZABETH VANESSA RODRIGUEZ GÓMEZ
RESPONSABLE OFICINA JURÍDICA CP05

“Consolidemos nuestro país marítimo”

Dirección Carrera 54 No. 26-50 CAN, Bogotá, D.C.
Teléfono (1) 220 0490. Línea Anticorrupción 01 8000 911 670
Línea gratuita de Atención al Ciudadano: Nacional 01800 115 966 – Bogotá 328 6800
dimar@dimar.mil.co - www.dimar.mil.co

A2-00-FOR-015-V1



**RESOLUCIÓN NÚMERO (0380-2022) MD-DIMAR-CP05-JURIDICA 7 DE DICIEMBRE
DE 2022**

Por la cual procede este despacho a proferir fallo de archivo, dentro de la investigación administrativa No. 15022022-066 adelantada con ocasión al informe de inspección con fecha 24 de diciembre de 2021, suscrito por el personal de inspectores marítimos de la Capitanía de Puerto de Cartagena, con relación a la motonave denominada "JULIAN DAVID" identificada con matrícula MC-02-615, por la presunta infracción a la normatividad marítima colombiana, con fundamento en lo dispuesto en el numeral 27 del artículo 5º del decreto ley 2324 de 1984, en concordancia con el numeral 8º del artículo 3 del decreto 5057 de 2009.

EL SUSCRITO CAPITÁN DE PUERTO DE CARTAGENA

En uso de las facultades legales conferidas en el decreto ley 2324 de 1984, modificado parcialmente por el decreto 5057 de 2009, y teniendo en cuenta lo siguiente:

ANTECEDENTES

Consta informe de inspección con fecha 24 de diciembre de 2021, suscrito por el personal de inspectores marítimos de la Capitanía de Puerto de Cartagena, se informa al despacho una serie de hechos presentados con relación a la motonave denominada "JULIAN DAVID" identificada con matrícula MC-02-615, por la presunta infracción a la normatividad marítima.

Obra auto calendarado 22 de abril de 2022 proferido por el señor Capitán de Puerto de Cartagena por medio del cual se ordena iniciar averiguación preliminar en la investigación de la referencia.

Obra oficio interno No. 131216 de fecha 13 de mayo de 2022, por medio del cual se solicita información sobre la motonave "JULIAN DAVID" identificada con matrícula MC-02-615 a la Capitanía de Puerto de Tumaco

Obran certificados estatutarios de la motonave, los cuales presentan última fecha de expedición 08 de julio de 2008

Constan contratos de compraventa aportados por el señor RODOLFO MIGUEL PORTO MENDEZ, en aras de tener claridad sobre la tradición de la motonave.

Obra acta de diligencia de versión libre y espontánea de fecha 22 de agosto de 2022, recibida al señor, RODOLFO MIGUEL PORTO MENDEZ.

Obra oficio bajo radicado 15202204416 de fecha 26 de septiembre de 2022, por medio del cual se realiza citación de versión libre y espontánea al señor JULIO CESAR ZAMBRANO ANDRAUS, junto con constancia del despacho emitido por la empresa de correo certificado 472.

CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

Corresponde a la Dirección General Marítima dirigir y controlar las actividades marítimas de transporte marítimo, de acuerdo con lo consagrado en el numeral 13 del artículo 5º del decreto ley 2324 de 1984, además, adelantar y fallar las investigaciones por violación a las normas de marina mercante, conforme lo dispuesto en el artículo 5, numeral 27, del mencionado decreto ley.

De igual forma el artículo 80 de la norma en comento, establece las clases de sanciones a imponer en los casos en que se establezca una infracción a la normatividad marítima, consistentes en las siguientes medidas:

- a) Amonestación escrita o llamado 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 Portuaria y de las Capitanías de Puerto;
- b) Suspensión, que consiste en la pérdida temporal de los privilegios, concesiones, licencias, permisos, autorizaciones o certificados que haya expedido la Dirección General Marítima y Portuaria;
- 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) salarios mínimos hasta mil (1.000) salarios mínimos, si se trata de personas jurídicas. Por salario mínimo se entenderá el salario mínimo legal aplicable que rija el día en que se imponga la sanción o multa. La no cancelación de la multa una vez ejecutoriada la providencia mediante la cual se dispuso, dará lugar además a la acumulación de intereses legales y a que no se les expida o trámite solicitud alguna de renovación o prórroga de privilegios, concesiones, licencias, permisos, autorizaciones o certificaciones a los titulares.

Que el procedimiento aplicado en el presente caso es el establecido en la resolución No. 386 del 26 de julio de 2012 (compilada en el reglamento marítimo colombiano 7-REMAC-7), norma que dicta medidas relacionadas con las infracciones o violaciones a normas de marina mercante en jurisdicción de las capitanías de puerto marítimas y establece el procedimiento para imponer las multas y su cobro, la cual rige para personas que realizan actividades marítimas con naves menores de veinticinco (25) toneladas de registro neto en aguas marítimas jurisdiccionales de la Autoridad Marítima Nacional, de conformidad con lo dispuesto en el decreto ley 2324 del 18 de septiembre de 1984 y demás normas legales vigentes.

Establecido lo anterior, queda claro que es competente el suscrito Capitán de Puerto de Cartagena, para conocer la presente actuación administrativa, en consecuencia, el despacho entra a analizar el caso en cuestión:

Mediante informe de inspección, suscrita por personal de inspectores marítimos de la Capitanía de Puerto de Cartagena de fecha 24 de diciembre de 2022, se informa a este despacho lo siguiente:

“(…) en cumplimiento a lo ordenado por el señor Capitán de Puerto, el estado de abanderamiento, procedió a efectuar inspección en el canal del dique del AN MC-05-0156-AN con el fin de verificar la maniobra de reflote de buque hundido al constado de babor del AN quien se encuentra como plataforma de apoyo y sacada de tierra del barco, el cual está en proceso de reciclaje en lote al margen izquierdo del canal del dique de propiedad del señor RODOLFO PORTO. Durante la primera etapa de inspección efectuada el día 21 de diciembre del presente año por el inspector ENRIQUE GRAU para renovación de certificados reporte una situación anormal de operación la cual fue atendida e informada al señor Capitán de Puerto sobre posible hundimiento de un barco sin identificación en el canal del dique y amarrado al AN-H-07 de propiedad de remolcosta en apoyo a la maniobra de reflote aproximadamente a un kilómetro arriba del puente de la vía barú, se observa

la difícil situación ambiental y náutica en el sitio de la maniobra la cual se encuentra dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Cartagena.

DESARROLLO DE LA INSPECCIÓN

- 1- Durante la inspección cuyo acompañamiento fue directo con el señor Porto se pudo evidenciar que el buque hundido fue comprado en el astillero Cartagena con la intención de reciclarlo*
- 2- Que el artefacto sin conocimiento de fecha ni soporte de autorización fue trasladado por el canal del dique hasta lote ubicado aproximadamente en el kilómetro 7 de propiedad del señor porto*
- 3- Al momento de la inspección no fueron presentados y según el mismo propietario dice no tenerla una concesión del terreno ni permiso de uso alguno como astillero o autorización por extensión de uno para reciclar*
- 4- No fui documentado durante la inspección de constancia alguna autorización, ni resolución de autorización para tal fin de la autoridad marítima*
- 5- No fue solicitado ningún inspector para verificar las condiciones seguras ni en el traslado ni en el amarre*
- 6- No fue verificado por desconocimiento de la autoridad por mal manejo de la información de los propietarios del barco su condición de seguridad y de estanqueidad la cual fue la razón del hundimiento en el sitio por fractura considerable del casco cuya vía de agua no permitió reflote, siendo un barco de 250 UB y de aproximadamente 60 metros de eslora y 8 de manga cuyo nombre y sin poder tener características era el JUAN DAVID*
- 7- La maniobra está siendo desarrollada con la utilización de un AN carguero sin autorización para salvamento de la empresa REMOLCOSTA representante legal ALBERTO GONZALEZ, la cual se encuentra en buenas condiciones de mantenimiento, bajada recientemente de dique e inspeccionada por la autoridad por renovación certificados, hundida a propósito para reflote por el costado de estribor manteniendo un 70% de reserva de flotabilidad y sin ofrecer peligro de obstrucción del canal.*
- 8- La barcaza esta aproximadamente a unos 15 metros de la orilla del rio y a una profundidad en ese retiro entre 1.7 metros y 5 distancia donde está hundido el barco y la barcaza de pontón de apoyo.*
- 9- Los amarres a tierra sujetos pasan de la barcaza por debajo del barco hundido y lo van a tierra a través de aparejos alados por una retro excavadora es una maniobra artesanal la cual al momento ha logrado sacar el 60% aproximadamente (...)"*

Ahora bien, con fundamento en los documentos antes relacionados, este despacho procedió a iniciar averiguación preliminar, en aras de determinar con precisión las circunstancias fácticas de los hechos que se informaron, su relación o no con la vulneración de la normatividad marítima y la individualización de las personas que se relación como presuntas transgresoras de la norma.

En ese orden de ideas, encontrándose la investigación en su etapa de averiguación preliminar, una vez revisada la información suministrada en el informe de inspección, se procede a investigar la identidad de la persona que funge como propietario de la embarcación, la cual presenta como puerto de registro, la Capitanía de Puerto de Tumaco.

En ese sentido, por parte de esa capitanía se allega previa solicitud del despacho, certificado de libertad y tradición junto con los certificados estatutario de la motonave, en los que se logra apreciar que el propietario reportado es la sociedad "COMERCIALIZADORA DE PECES COLOMBIA LTDA". Sin embargo, al verificarse el registro mercantil de la misma, se percata que éste se encuentra INACTIVO.

Posteriormente, se adelanta diligencia de versión libre y espontánea a la que comparece el señor, RODOLFO MIGUEL PORTO MENDEZ, quien fue en primera instancia la persona señalada como responsable y propietario de la embarcación en mención, por parte del inspector encargado de diligenciar el informe.

En el curso de la misma, el declarante expresa que para la fecha de los hechos reportados él ya no era el propietario de esa embarcación, ante lo cual, aporta contrato de compraventa calendado 21 de julio de 2021, suscrito por parte de él en calidad de vendedor y el señor, JULIO CESAR ZAMBRANO ANDRAUS, en calidad de comprador.

Con ocasión a ello, este despacho procedió a citar a diligencia de versión libre y espontánea al señor, JULIO CESAR ZAMBRANO ANDRAUS, señalado como propietario de la embarcación de que trata el presente asunto, con fundamento en el contrato de compraventa aportado.

Aunque, tal citación no obtuvo respuesta, toda vez que, la empresa de correo certificado mediante la cual se envió, la reportó como devuelta por presentar novedades.

En virtud de ello, a pesar de haberse desplegado por parte del despacho todas las acciones pertinentes para lograr la identificación y comparecencia de la persona señalada como propietario de la embarcación, objeto de la presente investigación, no fue posible establecerlo.

Por lo anterior, se carece de uno de los elementos requeridos para la continuidad de la presente investigación mediante formulación de cargos, tal como lo señala la ley 1437 de 2011 en su artículo 47, el cual a la letra dice:

“ARTÍCULO 47. PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONATORIO.

Los procedimientos administrativos de carácter sancionatorio no regulados por leyes especiales o por el Código Disciplinario Único se sujetarán a las disposiciones de esta Parte Primera del Código. Los preceptos de este Código se aplicarán también en lo no previsto por dichas leyes.

*Las actuaciones administrativas de naturaleza sancionatoria podrán iniciarse de oficio o por solicitud de cualquier persona. Cuando como resultado de averiguaciones preliminares, la autoridad establezca que existen méritos para adelantar un procedimiento sancionatorio, así lo comunicará al interesado. Concluidas las averiguaciones preliminares, **si fuere del caso, formulará cargos mediante acto administrativo en el que señalará, con precisión y claridad, los hechos que lo originan, las personas naturales o jurídicas objeto de la investigación,** las disposiciones presuntamente vulneradas y las sanciones o medidas que serían procedentes. Este acto administrativo deberá ser notificado personalmente a los investigados. Contra esta decisión no procede recurso.*

(...)” (Negrilla y subrayado fuera del texto).

Por otra parte, es importante precisar que las actuaciones surtidas en virtud de un proceso administrativo sancionatorio deberán cumplir con todos los elementos requeridos por la normatividad para llevarse a cabo, a fin de amparar la aplicabilidad del debido proceso, contemplado en el artículo 29 de la constitución nacional, el cual expresa lo siguiente:

“El debido proceso se aplicará a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas. Nadie podrá ser juzgado sino conforme a leyes preexistentes al acto que se le imputa, ante juez o tribunal competente y con observancia de la plenitud de las formas propias de cada juicio.”

Aunado a lo anterior, la Corte Constitucional en Sentencia 057 de 2005, expresa:

“El debido proceso administrativo es la garantía que debe acompañar aquellos actos o actuaciones del Estado que pretenden imponer de manera legítima al ciudadano cargas, castigos o sanciones. Cuando un sujeto interviene en un proceso administrativo, debe estar siempre enterado de

aquellas decisiones que afectan sus derechos, para poder así ejercer los medios de defensa que tiene a su alcance."

Así las cosas, y en vista que no existen otras herramientas probatorias que aporten mayores elementos de juicio, este despacho desde una perspectiva garantista en concordancia con los principios del procedimiento administrativo sancionatorio y más aún cuando la conducta propone la imposición de una sanción, considera no suficiente el material consagrado en el expediente objeto de investigación para continuar el curso del presente proceso.

En mérito de lo anteriormente expuesto y atendiendo los principios de economía procesal y de celeridad contenidos en los numerales 12 y 13 del artículo 3° del código de procedimiento administrativo y de lo contencioso administrativo, el capitán de puerto de Cartagena en ejercicio de sus facultades legales,

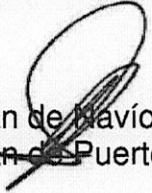
RESUELVE

PRIMERO: ORDENAR el archivo del informe de inspección de fecha 24 de diciembre de 2021, suscrito por el personal de inspectores marítimos de la Capitanía de Puerto de Cartagena y de todos los documentos anexos a la misma, de conformidad con la parte motiva del presente proveído.

SEGUNDO: NOTIFICAR por estado la presente decisión en los términos de la ley 1437 del 2011.

TERCERO: Contra esta resolución proceden los recursos de reposición ante este despacho y de apelación ante la Dirección General Marítima, los cuales se interpondrán por escrito en diligencia de notificación personal o dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a ella, o a la notificación por aviso.

NOTIFIQUESE Y CUMPLASE.


Capitán de Navío DARIO EDUARDO SANABRIA GAITAN
Capitán de Puerto de Cartagena