



Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

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

NOTIFICACIÓN POR ESTADO No. 361

REFERENCIA: PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONATORIO POR PRESUNTAS INFRACCIONES A LA NORMATIVIDAD MARITIMA COLOMBIANA, INVESTIGACIÓN No. 15022022-053– MN “MARIA TERE”.

RESOLUCIÓN: RESOLUCION NUMERO (0314-2022) MD-DIMAR-CP05-JURIDICA DE 1 DE NOVIEMBRE DE 2022, POR MEDIO DE LA CUAL SE ORDENA EL ARCHIVO DE LA INVESTIGACION ADMINISTRATIVA NÚMERO 15022022-053.

EL PRESENTE ESTADO SE FIJA HOY DIEZ (10) DE NOVIEMBRE DEL AÑO DOS MIL VEINTIDÓS (2022) A LAS 08:00 HORAS, Y SE DESFIJA EL MISMO DÍA A LAS 18:00 HORAS

Daniela Rosales M
DANIELA ROSALES MUÑOZ
JUDICANTE AD HONOREM CP05



**RESOLUCIÓN NÚMERO (0314-2022) MD-DIMAR-CP05-JURIDICA 1 DE NOVIEMBRE
DE 2022**

Por la cual procede este despacho a proferir resolución de archivo, dentro de la investigación administrativa No. 15022022-053 adelantada con ocasión al informe de inspección técnica misional, diligenciado por los inspectores marítimos adscritos a la Capitanía de Puerto de Cartagena de fecha 27 de marzo de 2022, con relación a la motonave denominada "MARIA TERE", identificada con matrícula No. CP-05-2548-B 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

Mediante al informe de inspección técnica misional, diligenciado por los inspectores marítimos adscritos a la Capitanía de Puerto de Cartagena de fecha 27 de marzo de 2022, con relación a la motonave denominada "MARIA TERE", identificada con matrícula No. CP-05-2548-B, por la presunta infracción a la normatividad marítima colombiana.

Obra auto de fecha 31 de marzo de 2022, por medio del cual se ordenó iniciar averiguación preliminar en la investigación de referencia, por la presunta infracción a la normatividad marítima.

Obra oficio bajo radicado No. 152022102942 calendado 27 de marzo de 2022, por medio del cual se realiza informe inspección técnica misional sobre la motonave "MARIA TERE" identificada con matrícula CP-05-2548-B.

Obra anexo fotográfico sobre la MN "MARIA TERE" identificada con matrícula No. CP-05-2548-B, los cuales constan de folio 7 al 15.

Obra contrato de afiliación suscrito por los señores William Salazar Escobar en calidad de representante legal de la sociedad PREMIUM BOATING SERVICES S.A.S (empresa afiladora) y Elineth Lora Álvarez, en calidad de propietario de la motonave en cuestión, el cual consta a folio 16

Obra licencias de navegación de los señores Martin Julio Castro, y Juan Carlos de Avila Blanquicett, las cuales constan de folio 17 a 18.

Obra póliza de accidentes personales colectivos número 75-61-1000007456 a favor de la señora Lora Álvarez Elineth Marieth.

Obra memorando número 202200419 – MD – DIMAR –CP05-JURIDICA calendado 05 de julio de 2022, por medio del cual se solicita información al área de marina mercante de la capitanía de Puerto de Cartagena, sobre si existen hechos los cuales constituyan una infracción a la normatividad marítima colombiana

Obra memorando número 202200531 – MD – DIMAR –CP05-JURIDICA calendado 05 de julio de 2022, por medio del cual se solicita información al área de marina mercante de la capitanía de Puerto de Cartagena, sobre si existen hechos los cuales constituyan una infracción a la normatividad marítima colombiana

Obra memorando número 291603R – MD- DIMAR- CP05-AMERC calendado 29 de agosto de 2022, por medio del cual se da respuesta a este despacho al memorando número 202200419 – MD – DIMAR –CP05-JURIDICA y memorando número 202200531 – MD – DIMAR –CP05-JURIDICA.

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.

Por su parte, este despacho de conformidad con lo establecido en el inciso 2º del artículo 47 de la ley 1437 de 2011, establece que las investigaciones y sanciones por la presunta infracción a la normatividad marítima se tramitan de conformidad con las reglas del código de procedimiento administrativo y de lo contencioso administrativo, aplicable al presente caso por tratarse de la normatividad procedimental vigente para la fecha en que se registraron los hechos materia de investigación.

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 al informe de inspección técnica misional, diligenciado por los inspectores marítimos adscritos a la Capitanía de Puerto de Cartagena de fecha 27 de marzo de 2022, se informa a este despacho lo siguiente:

“(...) se recibió oficio relacionando informe de inspección de fecha 27 de marzo en el sector bocachica, en el cual indican que la motonave MARIA TERE con matrícula CP-05-2548-B, el día 26 de marzo de 2022 la cual al parecer zarpo desde a isla del Rosario a las 3:00 am en dirección a Cartagena, con 09 turistas y 02 tripulantes, aproximadamente 1 hora y media de navegación; sintieron un golpe fuerte bajo el casco, ahí mismo se dieron cuenta que empezó a entrar agua a la lancha, efectuamos las respectivas llamadas de emergencia por VHF y celulares, evacuamos al personal de turista y fuimos rescatados sin ninguna novedad (...)”.

(...) CONCEPTO TÉCNICO:

“(...) 1. Acuerdo con los aspectos técnicos y mencionados anteriormente, nos permite informar mencionada mtv sufrió un golpe fuerte en la parte baja del costado de babor ocasionando ruptura del casco y cual comenzó a entrar agua y posterior hundimiento de la mtv (...)”

2. Se permite aclarar que se desconoce realmente con que elementos o material sufrió el golpe de la mtv el cual produjo el hundimiento; teniendo en cuenta estos aspectos relevantes se hace necesario a través de personal especializados en fibra de vidrio o personal de inspectores en el área de

ingeniería naval nos darán un concepto más asertivo de la causa real del hundimiento (...)”

A partir de lo manifestado, este despacho procedió a iniciar averiguación preliminar, en aras de determinar con precisión y claridad las circunstancias de los hechos que se informaron, junto con su relación o no con la vulneración de la normatividad marítima.

Ahora bien, analizando los hechos relatados mediante informe de inspección técnico misional, este despacho no encuentra méritos suficientes que indiquen la configuración de una violación a la normatividad marítima colombiana; si bien es cierto, se puede evidenciar que durante el desarrollo de la navegación la embarcación sufrió un golpe fuerte en la parte baja del costado de babor, lo que ocasionó la ruptura del casco, por ende, entró el agua y posterior hubo hundimiento, pero sin que se determinara que ocasionó el golpe; no obstante, en aras de sostener o desvirtuar esta premisa, el despacho cursando la etapa de averiguación preliminar, requirió concepto al área de Marina Mercante de la Capitanía de Puerto de Cartagena, a fin de que indicara si respecto a los hechos relatados mediante informe de inspección técnica misional, existió o no violación a las normas de la Marina Mercante Colombiana.

Bajo este orden de ideas, se allegó al expediente, memorando número 291603R – MD-DIMAR-CP05-AMERC de fecha 29 de agosto de 2022, por medio del cual el inspector marítimo Héctor Miguel Escobar Padilla, informa a este despacho que no es viable determinar una posible sanción o infracción a la normatividad marítima, por las razones que se exponen a continuación:

“(…) JURIDICA CP05, con el fin de dar respuesta al memorando (MEM202200419-MD DIMAR CPOS-JURIDICA) de fecha 05 de julio de 2022, y memorando MEM-202200631 -MD-DIMAR-CPOS-JURIDICA fechado 22 agosto del 2022, en la que indica

Si en razón al informe de inspección técnica misional MN MARIA TERE CP-05-2548-8, con radicado 152022102942 de fecha 28 de marzo de 2022, suscrito por el señor Héctor Miguel Escobar Padilla, inspector marítimo, licencia DIMAR 8776577, si existen hechos constitutivos de infracciones a la normatividad marítima colombiana contenida en el REMAC 7

En base lo anterior me permito enviar las apreciaciones más relevantes por los cuales si existen o no hechos constitutivos de unas infracciones a la normatividad marítima de Colombia

A Acuerdo a versión manifestada de cómo ocurrieron los hechos del naufragio, por el piloto de la lancha MARIA THERE CP-05-2548-B: el Señor Julio Castro identificado con C.C 1.047-425,796 de Cartagena, con licencia de Navegación No 0029364 PATRON DE BOTE

El día 26 de marzo del 2022 zarpamos de desde la isla del Rosario aproximadamente a las 3.00 PM en dirección a Cartagena, con 09 turistas y 02 tripulantes con buen viento y buen mar, íbamos navegando con los 02 motores fuera de borda; pasado aproximadamente 1 hora y media de navegación; aproximándonos a la entrada de sector fuerte de Boca chica sentimos un golpe fuerte bajo el casco, ahí mismo nos dimos cuenta que comenzó a entrar agua a la lancha, efectuamos la respectivas llamadas de emergencias por VHF y celulares, evacuamos al personal de turista y fuimos rescatados sin ninguna novedad.

Acuerdo lo versión expresada por parte del piloto y los anexos fotográficos de la MTV MARIA THERE después del siniestro, me permito determinar que NO es viable determinar una posible sanción o infracción a la normatividad marítima por los siguientes motivos,

- 1. No hay testigos (pasajeros -turistas-otros pilotos) que confirmen la veracidad real de lo expresado por el piloto de MTV MARIA THERE en el siniestro.*
- 2. No existe ninguna denuncia judicial o queja ante la Capitanía de Puerto de Cartagena por parte de los pasajeros, tripulantes o armador de la MTV en los hechos del siniestro.*
- 3. No se cuenta con material fotográficos o fílmicos que nos demuestren la situación real de cómo ocurrieron los hechos del siniestro.*
- 4. Acuerdo lo expresado por el piloto de la MTV MARIA THERE, el cual afirma que la MTV fue golpeada por un palo o tronco que flotaba, ocasionando ruptura de casco.*
- 5. Se permite aclarar que se desconoce realmente con que elementos o materiales sufrió golpe la MTV la cual produjo en hundimiento; teniendo en cuenta aspectos relevantes se hace necesarios a través de personal especializados en fibra de vidrio o personal de inspectores en el área de ingeniería naval nos darán un concepto más asertivo de la causa real del hundimiento así podríamos determinar si fue golpe con un material contundente o una pericia maniobra equivocada del piloto (...)"*

Una vez examinados los argumentos relacionados en el acápite anterior, se determina que se desconoce realmente con que elementos o material sufrió golpe la motonave el cual produjo el hundimiento, razón por la cual esta autoridad concluye que no se poseen los presupuestos facticos por los cuales se configura una violación a la normatividad marítima colombiana

En virtud de esto, analizado todo el acervo probatorio antes expuesto, fue posible establecer que, se carece de uno de los elementos necesarios conforme al debido proceso para surtir una investigación administrativa sancionatoria

Al respecto y haciendo un análisis detallado de la información suministrada por la autoridad antes mencionada, encuentra el despacho que no existen suficientes

elementos probatorios y de juicio, para establecer la existencia de una presunta infracción a la normatividad marítima colombiana.

En cuanto a la importancia del acervo probatorio para adelantar un proceso de tipo jurídico, el Consejo de Estado, mediante sentencia No. 11001-03-28-000-2014-00130-00, expresa lo siguiente:

“...la importancia de la prueba está en relación directa con el principio de necesidad. Se requiere ineludiblemente la prueba para demostrar los hechos que han de servir de sustento a la aplicación del derecho y el juez no está llamado a subsanar la falta de pruebas con el mero conocimiento privado o personal”.

Por su parte la Corte Constitucional con referencia al planteamiento que antecede, mediante sentencia C380 de 2002 manifiesta:

“Las pruebas judiciales son los medios señalados por el legislador para crear en el juzgador la certeza o el convencimiento sobre la verdad de los hechos que son materia de los procesos respectivos, con el fin de que el mismo aplique el ordenamiento positivo a los casos concretos”.

En este orden de ideas y en virtud de la prevalencia del debido proceso amparado como un derecho fundamental en el artículo 29 de la constitución política de Colombia y como un principio básico regulado por la ley 1437 de 2011 (código de procedimiento administrativo y de lo contencioso administrativo), se debe contar con una serie de presupuestos esenciales al momento de sancionar a una persona por la comisión de una de las infracciones a las normas de la marina mercante, contenidas en las distintas reglamentaciones colombianas e internacionales, tales como: claridad en cuanto a los hechos que generaron la infracción y la relación directa entre éstos, plena identificación de las partes involucradas, así como la posible localización de las mismas, entre otros.

Así mismo, y en vista que no existen otras herramientas probatorias que aporten mayores elementos de juicio, este despacho desde una perspectiva garantista encaminada a amparar la presunción de inocencia con la que cuenta todo investigado, 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, por lo tanto, se ordenará el archivo de la averiguación preliminar surtida y los demás documentos anexos.

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,

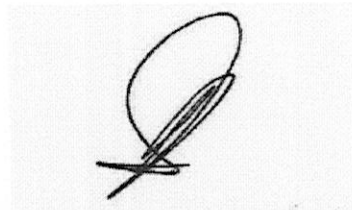
RESUELVE

PRIMERO: ORDENAR el archivo de la investigación administrativa No. 15022022-053 iniciada mediante averiguación preliminar de fecha 31 de marzo de 2022, de la motonave denominada "**MARIA TERE,**", con base en los argumentos planteados en la parte motiva del presente proveído.

SEGUNDO: NOTIFICAR por estado la presente decisión.

TERCERO: Contra esta resolución proceden los recursos de reposición ante este despacho, el cual se interpondrá por escrito dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la notificación por estado.

NOTIFIQUESE Y CUMPLASE.



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