

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL – DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA -CAPITANIA DE PUERTO DE CARTAGENA.

Cartagena de Indias D, T y C, miércoles (23) de septiembre de dos mil veintiséis (2026)

REFERENCIA: Procedimiento Administrativo Sancionatorio N° 15022025-005 MN ISABELLA T CP-05-4305-B

CONSTANCIA DE FIJACIÓN Y DESFIJACIÓN DE COMUNICACIÓN No. 093/2026

Se procede a fijar comunicación No. 093/2026, contenida en el Oficio No. 15202603714 MD-DIMAR-CP05-JURIDICA con fecha del 17 de septiembre de 2026, lo anterior con el fin de comunicar auto de fecha 19 de agosto de 2026 a través del cual se comunica a los señores MIGUEL TRIÑANES BARRAL (Propietario) de la motonave "ISABELLA T" CP-05-4305-B y CESAR RAUL DE LA ESPRIELLA CARRANZA (Representante Legal de la sociedad Puerto Inversiones SAS), por medio del cual el señor Capitán de Puerto de Cartagena ordena la terminación definitiva y archivo de la presente actuación administrativa..

La parte resolutive del referido auto se inserta a continuación:

“PRIMERO: ORDENAR la terminación definitiva y archivo de la presente actuación administrativa identificada con radicado número 15022025-005, por las razones expuestas y desarrolladas en la parte considerativa de la presente actuación.

SEGUNDO: COMUNICAR la presente decisión conforme lo establece el artículo 56 del código de procedimiento administrativo y de lo contencioso administrativo.

TERCERO: Contra la presente decisión no procede recurso.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE,

Dado lo anterior, y en razón de la falta de dirección física y electrónica del investigado, la presente comunicación se fija hoy miércoles veintitrés (23) septiembre de 2026 a las 08:00 horas a.m. por el término de cinco (05) días hábiles y se desfija el jueves 29 de septiembre de 2026 hasta las 18:00 horas p.m.


AS17 MIRENSHIU GRAU ALCALA
Secretaria Sustanciadora Sección Jurídica CP05

Cartagena 17/09/2026
No. 15202603714 MD-DIMAR-CP05-JURIDICA

Favor referirse a este número al responder

Señores

MIGUEL TRIÑANES BARRAL

Propietario de la motonave "ISABELLA T" CP-05-4305-2

Correo: NO REGISTRA

Dirección: NO REGISTRA

CESAR RAUL DE LA ESPRIELLA CARRANZA

Representante Legal de la sociedad Puerto Inversiones S.A.S,

Propietario de la MN "LIBERTAD" CP-05-4305-B

Correo: charterboatscartagena@gmail.com

Dirección: Boca grande Kra 4ta No 7145 Apto 3406

ASUNTO: Comunicación de auto por medio del cual se termina y archiva Averiguación Preliminar del 19 de agosto de 2026, suscrito por el señor Capitán de Puerto de Cartagena.

Con toda atención me permito comunicar que este Despacho profirió auto del 19 de agosto de 2026, por medio del cual se ordena la terminación y archivo de la Averiguación Preliminar No 15022025005, en el cual se encuentran vinculadas las Motonaves "ISABELLA T" CP-05-4305-B y "LIBERTAD" CP-05-0166-A, lo anterior en cumplimiento con lo establecido en el artículo 47 de la Ley 1437 de 2011 – Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (CPACA).

Contra el presente auto no procede recurso alguno.

La presente comunicación se encuentra publicada en la cartelera de la Capitanía de Puerto de Cartagena por termino de cinco (05) días y permanecerá publicado en el Portal Marítimo Web en el enlace de comunicaciones <https://www.dimar.mil.co/notificaciones> Así mismo puede realizar consulta pública en el siguiente enlace <https://appn.dimar.mil.co/sij>

Adjunto al presente comunicado se encuentra copia del auto en mención.

Atentamente,



Capitán de Navío **ALBERTO LUIS BUELVAS SUSA**
Capitán de Puerto de Cartagena

Capitanía de Puerto de Cartagena - CP05

Dirección Edificio B.C.H. - La Matuna, Cartagena

Línea Anticorrupción y Antisoborno 01 8000 911 670

Línea Nacional 018000416870 - Bogotá (+57) 601 7954400

dimar@dimar.mil.co - www.dimar.mil.co - @DimarColombia

E1-FOR-089-V8

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Cartagena D, T y C., 19 de agosto de 2026

"POR LA CUAL PROCEDE ESTE DESPACHO A PRONUNCIARSE RESPECTO DE LA AVERIGUACIÓN PRELIMINAR IDENTIFICADA CON RADICADO NÚMERO 15022025-005, MOTONAVE "ISABELLA T" CP-05-4305-B Y MN LIBERTAD CP-05-0166-A

El suscrito Capitán de Puerto de Cartagena en uso de sus atribuciones legales, en especial las conferidas por los artículos 76 y subsiguientes del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 3 del Decreto 5057 de 2009 y de conformidad con lo establecido en el artículo 47 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, y

CONSIDERANDO

Que la Dirección General Marítima es la Autoridad Marítima Nacional, encargada de la ejecución de la política del gobierno en materia marítima, de naturaleza eminentemente administrativa que tiene por objeto la dirección, coordinación y control de las actividades marítimas.

Ejerce su jurisdicción, conforme lo dispone el artículo 02 del Decreto Ley 2324 de 1984, así:

"(...)

hasta el límite exterior de la zona económica exclusiva, en las siguientes áreas: aguas interiores marítimas, incluyendo canales intercostales y de tráfico marítimo; y todos aquellos sistemas marinos y fluviomarinos; mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva, lecho y subsuelo marinos, aguas suprayacentes, litorales, incluyendo playas y terrenos de bajamar, puertos del país situados en su jurisdicción; islas, islotes y cayos y, sobre los ríos que a continuación se relacionan, en las áreas indicadas:"
(Cursiva, subrayado y negrilla fuera del texto).

Que el numeral 27 del artículo 5° de la norma ibidem, establece como función de la Dirección General Marítima, adelantar y fallar investigaciones por violación a las normas de marina mercante.

De igual modo el numeral 8 del artículo 3 del Decreto 5057 de 2009, estableció que son funciones de las Capitanías de Puerto investigar y fallar de acuerdo con su competencia, aún de oficio, las infracciones a la normatividad marítima que regula las actividades marítimas.

Que corresponde a la Capitanía de Puerto de Cartagena ejercer la Autoridad Marítima, hacer cumplir las leyes y disposiciones relacionadas con las actividades marítimas dentro de

los límites de su jurisdicción señalados en la parte 2 del título 1 del Reglamento Marítimo Colombiano 2 (REMAC 2), expedida por la Dirección General Marítima.

Corresponde a la Autoridad Marítima como responsable de la supervisión, control y reglamentación de las actividades marítimas, determinar y aplicar cuando hubiere lugar, las sanciones o multas por infracciones o violaciones a normas relativas a las actividades marítimas y de la Marina Mercante, conforme lo dispuesto en el artículo 76 del citado Decreto Ley.

Que el artículo 77 del Decreto Ley 2324 de 1984, establece:

"(...) Artículo 77: Facultad disciplinaria. Se entiende por facultad disciplinaria la competencia para sancionar a cualquier persona natural o jurídica, que ejerza directa o indirectamente actividades marítimas dentro del territorio nacional. Pueden ser sujetos de sanciones disciplinarias todas las personas naturales o jurídicas que se encuentren bajo la competencia de la autoridad marítima o que ejerzan estas actividades en forma directa o indirecta (...)". (Cursiva, negrilla y fuera del texto)

Que el Artículo 78 *ibídem* identifica al Director General Marítimo junto con los Capitanes de Puerto como las principales autoridades disciplinarias en el ámbito marítimo de Colombia. Estas figuras son responsables de supervisar, regular y asegurar el cumplimiento de las normativas y procedimientos dentro de sus jurisdicciones. Su función abarca la implementación de medidas sancionatorias para garantizar la seguridad, eficiencia y sostenibilidad de las operaciones marítimas y actúan en un marco legal que les permite sancionar infracciones y promover prácticas adecuadas en el sector.

Que el artículo 79 del Decreto Ley 2324 de 1984, establece:

*"(...) Artículo 79: **Infracciones.** Para los efectos del presente Decreto, constituye infracción toda contravención o intento de contravención a las normas del presente Decreto, a las leyes, decretos, reglamentos y demás normas o disposiciones vigentes en materia marítima, ya sea por acción u omisión. (...)"*. (Cursiva, negrilla y fuera del texto)

Que el artículo 7.1.1.1.1. del Reglamento Marítimo Colombiano 7 (REMAC 7), expedido por la Dirección General Marítima, establece que:

"Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto expedir la codificación de las infracciones o violaciones a las normas de marina mercante, para naves menores de veinticinco (25) toneladas de registro neto, en jurisdicción de las Capitanías de Puerto Marítimas" (Cursiva, subrayado y negrilla fuera del texto)

En ese entendido, el artículo 7.1.1.1.1. determina cual el objeto y ámbito de aplicación del título 1, Capítulo 1, Sección 1 del Reglamento Marítimo Colombiano 7 (REMAC7), la cual consiste en expedir la codificación de las infracciones o violaciones a las normas de marina mercante aplicables a naves menores de veinticinco (25) toneladas de registro neto.

Esta regulación se implementa en la jurisdicción de las Capitanías de Puerto Marítimas, buscando estandarizar y facilitar la identificación y el procesamiento de dichas infracciones dentro del ámbito de las naves menores en el marco marítimo.



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se garantiza por la validez de este documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza por la validez de este documento electrónico.

Que el artículo 7.1.1.1.2. del Reglamento Marítimo Colombiano 7 (REMAC 7), expedido por la Dirección General Marítima, establece que:

"Las disposiciones contenidas en la presente resolución aplican a los Armadores y/o propietarios, Capitanes, Agentes Marítimos, tripulantes y empresas habilitadas para el transporte marítimo, que realizan actividades marítimas con naves menores de veinticinco (25) toneladas de registro neto, incluidas las bicicletas marinas, 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". (Cursiva, subrayado y negrilla fuera del texto).

Igualmente, los párrafos 1 y 2 del artículo 7.1.1.1.2.6. del mencionado Reglamento Marítimo Colombiano, indican:

"Párrafo 1°. Para establecer el valor de la multa por pagar, los factores de conversión contemplados en la presente resolución serán multiplicados por el valor del salario mínimo legal mensual vigente a la fecha de los hechos.

Parágrafo 2°. Las multas relativas a la documentación de la nave y de la tripulación, a la construcción y/o modificación de las naves, así como las otras, contenidas en los artículos precedentes deberán ser pagadas de manera solidaria con los armadores o propietarios, las empresas habilitadas para el transporte marítimo y los agentes marítimos, en virtud de la responsabilidad dispuesta en los artículos 1478 y 1479 del Código del Comercio, en concordancia con el artículo 1473 ibídem". (Cursiva, subrayado y negrilla fuera del texto).

Que la Ley 1437 de 2011 (Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo), en su artículo 47¹, establece las normas generales que rigen el procedimiento administrativo sancionatorio. Este artículo señala que las autoridades deben seguir un debido proceso en la imposición de sanciones administrativas, asegurando el respeto a los principios de legalidad, derecho de defensa, contradicción, y proporcionalidad. En este contexto, el procedimiento sancionatorio administrativo debe iniciarse siempre por acto administrativo debidamente motivado, garantizando al presunto infractor la posibilidad de conocer los cargos en su contra, presentar pruebas y argumentar en su defensa antes de que se dicte una resolución definitiva.

En ese sentido el H. Consejo de Estado, la Sala de Consulta y Servicio Civil, Sentencia del 30 de octubre de 2013, Rad. No. 11001-03-06-000-2013-00392-00, Consejero Ponente:

¹ " (...) 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. (...)"

Álvaro Namén Vargas, sobre el procedimiento administrativo sancionatorio y respecto al artículo antes citado, indica:

"Del artículo transcrito se puede inferir que las principales notas que caracterizan este procedimiento administrativo sancionatorio general son:

- 1. No se derogan las leyes especiales preexistentes, de forma que las regulaciones especiales continúan rigiendo.*
- 2. Excluye de su ámbito de aplicación el Código Disciplinario Único, ley 734 de 2002, y las reglas sancionatorias en materia contractual.*
- 3. Señala el carácter subsidiario del procedimiento ante la ausencia de ley especial que regule la materia.*
- 4. Le da carácter supletorio a este procedimiento frente a los vacíos de los procedimientos especiales.*
- 5. Establece las reglas del procedimiento administrativo sancionatorio, la forma de iniciación de la actuación (de oficio o por solicitud de parte) y las etapas en las que se divide el trámite administrativo (instrucción y juzgamiento).*
- 6. Señala las formalidades de la expedición y notificación del acto administrativo que constituye el pliego de cargos.*
- 7. Hacen parte del pliego de cargos: los hechos que originan la actuación; las personas naturales o jurídicas objeto de la investigación, es decir los sujetos a los que se les imputan los hechos o las conductas no necesariamente son personas físicas; también deben incluirse las disposiciones presuntamente vulneradas y las sanciones o medidas que serían procedentes, es decir, unas y otras deben estar establecidas en leyes preexistentes.*
- 8. Contra el pliego de cargos no contempló la posibilidad de recurso alguno.*
- 9. Luego de notificado el pliego de cargos se abre la posibilidad de la defensa del investigado quien puede hacer usos de su derecho de contradicción y por tanto cuestionar las pruebas de la administración, así como los elementos fácticos y jurídicos del pliego de cargos.*
- 10. Establece la garantía para el investigado de que al solicitar y aportar nuevas pruebas la administración solo podrá rechazarlas de manera motivada. (...)" (Cursiva fuera del texto original).*

Por último, el no pago de la multa genera cobro mediante proceso de jurisdicción coactiva, por conducto del Juez respectivo del Ministerio de Defensa Nacional, y Declaratoria de Deudor Moroso del Tesoro Nacional, en virtud de la Resolución N° 5037 de 2021, expedida por el Ministerio de Defensa Nacional, Reglamento Interno de Recaudo de Cartera y Pago de las Obligaciones del Ministerio de Defensa Nacional, y demás normas que la adicionen o modifiquen.

HECHOS

Se recibió acta de protesta del 29 de enero de 2025, suscrita por el señor MIGUEL TRIÑARES BARRAL, identificado con C.E No. 526087 en calidad de propietario de la nave denominada "ISABELLA T", registrada con numero de matrícula CP-05-4305-B, informando a este Despacho los hechos relacionados con la motonave "ISABELA T" y la motonave "LIBERTAD", registrada con número de matrícula CP-05-0166-A en la cual manifiestan lo siguiente:



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de esta copia es la misma que la del documento original. Identificador: m0vz qPDu 2JUT X3qr H0rf KuGT eG4=

(...)

"Señores Dimar, por medio de la presente, acudo a ustedes para solicitar su intervención sobre el siguiente incidente ocurrido el día sábado 18 de enero del presente año, ya que cuando nuestra embarcación de nombre ISABELA T identificada con matrícula CP-05-4305-B se encontraba atracada en el muelle de los pegasos, descargando pasajeros aproximadamente sobre las 19:00, fuimos investidos de proa por la embarcación LIBERTAD identificada con matrícula CP-05-0166-A causando un daño a nuestra embarcación y poniendo en riesgo la seguridad de nuestros pasajeros y los suyos, ya que al momento de la colisión venían cargados. Seguido a esto fuimos a conversar con el piloto, quien nos explicó que estaban trabajando con un solo motor y este les había fallado, y esta habría sido la causa del choque. El piloto cuya identificación formal desconocemos aseguró que el respondería por los daños, que ya había tenido un problema similar con el Bonavida y el respondió. Con el interés de reparar lo más pronto posible le solicitamos la suma de \$ 2.000.000 (Dos Millones de pesos) sin embargo la respuesta que obtuvimos no fue satisfactoria. Intentamos comunicarnos con el propietario de la embarcación y vía mensajes nos dijo que el se comunicaría con el piloto, para ver como responderían, pero los días avanzan y no hay comunicación alguna. En una llamada telefónica el señor propietario me indico que yo debía insistirle al piloto, para que respondiera, porque el no había manejado y no podía pagar por la irresponsabilidad de su piloto, puso como ejemplo que si un conductor y no el dueño del carro atropella y mata a una persona quien debe asumir las consecuencias es el. También manifestaron que de dónde salía la cifra que le dimos, a lo cual mi respuesta fue que esa cifra era un estimado que hicimos. Dicho esto, procedimos a realizar la cotización formal en ferroalquimar, donde nos indicaron que es una reparación que debe hacerse en astillero y el valor total del daño son \$ 7.054.192 (Siete millones cincuenta y cuatro mil ciento noventa y dos pesos) una cifra bastante alejada de lo que pedimos inicialmente. Lo que nosotros queremos es que se hagan responsables del daño provocado, y no podemos esperar más, su lancha sigue saliendo todos los días, y nadie nos da la razón de lo ocurrido. Anexo a este documento, la cotización del astillero y las fotos del golpe". (Cursiva fuera del Texto)

En virtud de lo anterior, procedió este Despacho a iniciar apertura de la averiguación preliminar en fecha 19 de febrero de 2025 con radicación No. 15022025-005, y se resolvió en el numeral 3° y 4° practicar todas las pruebas que resultaren pertinentes, conducentes e idóneas para el esclarecimiento de los hechos.

En consecuencia, de ello, la Sección Jurídica CP05 emitió memorando MEM-202501363-MD-DIMAR-CP05-JURIDICA del 14 de agosto de 2025, mediante el cual se solicitó a la Sección de Marina Mercante allegar con destino a la averiguación de la referencia copia de certificado de matrícula, copia del último certificado de seguridad, copia del último contrato de compraventa, copia de póliza de seguro, copia de consulta citrix, en la cual se pueda evidenciar los datos, tales como, nombre, dirección, número de teléfono, y correo electrónico de los propietarios, y copia de resolución de afiliación a empresa de transporte turístico de pasajeros, de las motonaves "ISABELLA T" CP-05-4305-B y "LIBERTAD" CP-05-0166-A.

Como respuesta de lo requerido, se recibió el memorando MEM-202501418- MD-DIMAR-CP05-AMERC del 25 de agosto, en el que se indicó lo siguiente:

"Con toda atención, permito informar de acuerdo con su memorando No. MEM-202501363-MD-DIMAR- CP05-JURIDICA, relacionando la motonave "ISABELA T" con numero de

matrícula CP-05-4305-B y la motonave "LIBERTAD" con numero de matrícula CP-05-0166-A. de las cuales se anexa lo siguiente:

1. Se anexa copia de certificado de matrícula MN "ISABELA T" CP-05-4305-B y "LIBERTAD" CP-05-0166-A.
2. Se anexa copia de certificado de seguridad MN "ISABELA T" CP-05-4305-B y LIBERTAD CP-05-0166-A.
3. Se anexa copia del último contrato de compraventa de las MN "ISABELA T" CP-05-4305-B y "LIBERTAD" CP-05-0166-A.
4. Se anexa ultima póliza de seguro de las motonaves MN "ISABELA T" CP-05-4305-B y "LIBERTAD" CP-05-0166-A.
5. Se anexa consulta aplicativo CITRIX MN "ISABELA T" CP-05-4305-B y "LIBERTAD" CP-05-0166-A.
6. Se anexa copia de las resoluciones de afiliación de las motonaves "ISABELA T" CP-05-4305-B y "LIBERTAD" CP-05-0166-A." (Cursiva fuera del texto)

CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

Encontrándose la presente actuación administrativa en etapa de *averiguación preliminar* se tiene que, a través de acta de protesta, del 29 de enero de 2025 suscrita por el señor MIGUEL TRIÑARES BARRAL, identificado con cedula de extranjería No. 526087 en calidad de propietario de la motonave "ISABELLA T" con matrícula CP-05-4305-B, se colocó en conocimiento del despacho, la novedad ocurrida el 18 de enero de 2025 con la motonave "LIBERTAD" con matrícula CP-05-0166-A, dentro de la jurisdicción de Cartagena – Bolívar.

En este orden de ideas, le corresponde a esta Autoridad Marítima determinar si las circunstancias de modo, tiempo y lugar que se describen dentro del presente asunto, se enmarcan en las violaciones de la normatividad que rigen la marina mercante, específicamente los códigos señalados en el Reglamento Marítimo Colombiano (Remac 7).

Por lo anterior, este Despacho en aras de continuar con las acciones tendientes a el esclarecimiento de los hechos señalados mediante acta de protesta del 29 de enero de 2025, procedió a remitir con destino a la Sección de Marina Mercante de la CP05, solicitud de información contenida en memorando MEM-202501363-MD-DIMAR-CP05-JURIDICA del 14 de agosto de 2025 con la finalidad de obtener copia de certificado de matrícula, copia del último certificado de seguridad, copia del último contrato de compraventa, copia de póliza de seguro, copia de consulta citrix, en la cual se pueda evidenciar los datos, tales como, nombre, dirección, número de teléfono, y correo electrónico de los propietarios, y copia de resolución de afiliación a empresa de transporte turístico de pasajeros, de las motonaves "ISABELLA T" CP-05-4305-B y "LIBERTAD" CP-05-0166-A, sobre el cual se respondió a través de memorando MEM-202501418- MD-DIMAR-CP05-AMERC del 25 de agosto de 2025, anexando lo requerido a esta investigación.

Así las cosas, entra este Despacho a resolver sobre la presunta ocurrencia de la violación a la normatividad de la marina mercante endilgada a la MN "LIBERTAD" con matrícula CP-05-0166-A por los hechos acaecidos el día 18 de enero de 2025, donde se ha manifestado a este despacho la presunta investida de esta embarcación contra la MN "ISABELLA T" con matrícula C-05-4305-B en su proa, causando daños y poniendo en riesgo la seguridad de pasajeros.

Por tal motivo, resulta pertinente señalar que la violación a las normas de marina mercante es el incumplimiento de las leyes, reglamentos y tratados internacionales vigentes relativas a



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se verifica mediante el código QR y el código de verificación. Identificador: mOvz qPDu 2JJT X3qr HoiF KuGT eG4=

la seguridad, documentación, construcción, operación y tripulación de las naves y artefactos navales. Estas infracciones son constatadas por la autoridad marítima, y conllevan a sanciones administrativas que incluyen multas, las cuales se evocan con responsabilidad solidaria entre los propietarios, capitanes, empresas de transporte marítimo y agentes. Su regulación se encuentra principalmente desarrollada en el Reglamento Marítimo Colombiano- REMAC 7.

Resulta importante señalar que, de acuerdo con esta reglamentación, una vez constatada una presunta violación a la normatividad de la marina mercante, esta resulta como una conducta reprochable y atribuible al capitán de la motonave que comete la infracción, no siendo posible la transferencia de responsabilidad al propietario, agente marítimo o empresa de transporte turístico de la embarcación, sino, como se dijo anteriormente, una responsabilidad solidaria respecto a la sanción pecuniaria que se derive de la infracción.

Por lo anterior, es de suma importancia señalar inicialmente que, una vez leída la novedad reportada por parte del señor MIGUEL TRIÑARES BARRAL, en calidad de propietario de la motonave "ISABELLA T", es claro evidenciar que, si bien es cierto que en la narración de los hechos mencionan la existencia del piloto de la embarcación, esto es, el presunto infractor, no se cuenta con la claridad, certeza y veracidad de la identificación de este, tales como su nombre y número de identificación.

Por lo tanto, no es posible establecer **quien** se desempeñaba como capitán de la nave, es decir **no** tenemos plenamente identificada a la persona que presuntamente desplegó la conducta que aquí se averigua, quedando claro que **no** se cuenta con los datos suficientes para poder ser requerido en aras de ampliar la situación ocurrida, ejerciendo así su derecho constitucional de defensa y contradicción.

Ahora bien, de las fotografías que se aportaron con el acta de protestas, no permiten comprobar que el golpe ilustrado corresponda a la motonave "ISABELA T" con matrícula CP-05-4305-B.

Así pues, es importante recordar que en materia sancionatoria se da la aplicación del principio de responsabilidad personal, el cual consiste en que un sujeto solo puede ser sancionado por actos u omisiones propias, es decir, no es posible transferir la responsabilidad a un tercero. En ese sentido, la Corte Constitucional a través de sentencia recurrida de la Sentencia C-038 de 2020 ha sostenido lo siguiente²:

"(...)

4. El principio de responsabilidad personal en materia sancionatoria

70. El principio de responsabilidad personal en materia sancionatoria, también denominado principio de imputabilidad personal, de personalidad de las penas o sanciones o de responsabilidad por el acto propio, consiste en que un sujeto únicamente puede ser sancionado por actos u omisiones propias. Por lo tanto, al momento de imponer una sanción, no es posible transferir la responsabilidad. Al respecto, la Corte ha sostenido:

² Sentencia Constitucional C-094 del 15 de abril de 2021 M.P. Paola Andrea Meneses Mosquera

[E]n materia administrativa sancionatoria, la responsabilidad únicamente puede establecerse a partir de juicios de reproche personalísimos, lo que implica que, en tratándose de sanciones, éstas sólo proceden respecto de quien cometió la infracción por acción o por omisión...³. (Cursiva fuera del texto)

71. Este principio tiene fundamento en los artículos 6 y 29 de la Constitución Política y en el principio constitucional de necesidad de las sanciones. El artículo 6 superior prevé que "[l]os particulares sólo son responsables ante las autoridades por infringir la Constitución y las leyes"; el artículo 29 ibidem advierte que "[n]adie podrá ser juzgado sino conforme a leyes preexistentes al acto que se le imputa", y el principio de necesidad de las sanciones señala que la facultad sancionadora del Estado solo es legítima frente a sujetos que merecen un juicio de reproche por sus actos u omisiones. Tal como lo indicó esta Corte en la Sentencia C-038 de 2020:

La exigencia de imputación personal se deriva asimismo del principio constitucional de necesidad de las sanciones, como garantía del valor, principio y derecho a la libertad, en la medida en que en la configuración de la política punitiva del Estado y, en el ejercicio concreto del poder estatal de sanción, únicamente resulta constitucionalmente legítimo establecer e imponer sanciones suficientemente justificadas, en tratándose de restricciones a las libertades.

72. Así las cosas, la sanción administrativa debe ser la consecuencia de una conducta –activa u omisiva– reprochable a su autor, de manera que "no es posible separar la autoría, de la responsabilidad". Además, "el poder de sanción no se transmite por los vínculos que existan con el autor de la infracción o con el objeto con el cual se cometió la misma, porque esto implicaría un reproche por la relación o la situación jurídica, mas no por el acto, acción u omisión". De allí la importancia de que el ordenamiento jurídico prevea sanciones por conductas que únicamente se les puedan reprochar a los sujetos que las llevan a cabo. (...) (Cursiva fuera del texto)

Por otra parte, encuentra este despacho que, de la conducta descrita en acta de protesta de 29 de enero de 2025, no es posible acoplar la misma en alguna de las infracciones contempladas en el Reglamento Marítimo Colombiano-REMAC 7-, encontrando así pues que no existe relación alguna con los supuestos de hecho que allí se describen, por lo que resulta imposible enmarcar la conducta de la motonave "LIBERTAD" como una violación a las normas de la marina mercante. Así mismo, de acuerdo con la información allegada por parte de la Sección de Marina Mercante- AMERC CP05 mediante memorando MEM-202501418- MD-DIMAR-CP05-AMERC del 25 de agosto de 2025, se puede evidenciar que la situación administrativa de la motonave "LIBERTAD" con matrícula CP-05-0166A no presenta inconsistencia alguna, esto es, cuenta con certificado de matrícula vigente, informe de inspección de navegación y cubierta en buen estado, certificado de seguridad, y póliza de accidentes personales colectivos, no contando este Despacho con indicios negativos en ese sentido.

Aunado a lo anterior, resulta pertinente mencionar lo establecido por la Corte Constitucional en sentencia C-412 de 2015, en lo que respecta a los principios de legalidad y tipicidad en tratándose de la imposición de sanciones dentro del procedimiento administrativo, principios integrales que forman parte del compuesto de garantías y que derivan del debido proceso, así:

³ Sentencia C-038 de 2020.



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza por el código QR. Identificador: mOVz qPDu 2JUT X3qr Hotf KuGT eG4=

(...)

"En términos generales, el principio de legalidad exige que dentro del procedimiento administrativo sancionatorio la falta o conducta reproachable se encuentre tipificada en la norma -lex scripta- con anterioridad a los hechos materia de la investigación-lex previa.[27] En materia de derecho sancionatorio el principio de legalidad comprende una doble garantía, a saber: material, que se refiere a la predeterminación normativa de las conductas infractoras y las sanciones; y, formal, relacionada con la exigencia de que estas deben estar contenidas en una norma con rango de ley, la cual podrá hacer remisión a un reglamento, siempre y cuando en la ley queden determinados los elementos estructurales de la conducta antijurídica.(...) (Cursiva, subrayado y negrilla fuera del texto)

En razón de todo lo expuesto, es preciso acotar la importancia de la Ley 1437 de 2011 (Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo), en su artículo 47⁴, cuando establece las normas generales que rigen el procedimiento administrativo sancionatorio. Este artículo señala que las autoridades deben seguir un debido proceso en la imposición de sanciones administrativas, asegurando el respeto a los **principios de legalidad, derecho de defensa, contradicción, y proporcionalidad**. En este contexto, el procedimiento sancionatorio administrativo debe iniciarse siempre por acto administrativo debidamente motivado, garantizando al presunto infractor la posibilidad de conocer los cargos en su contra, presentar pruebas y argumentar en su defensa antes de que se dicte una resolución definitiva.

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, la preexistencia de una ley o reglamento que reproche la conducta, la sanción aplicable y una correlación entre estas dos últimas.

Así las cosas, y atendiendo a **la falta de requisitos procesales para continuar con un procedimiento administrativo sancionatorio**, encuentra el Despacho que, verificado el

⁴ " (...) 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. (...)"

material probatorio obrante en el expediente, no existe identificación e individualización de las personas o agentes externos sobre que se pretende investigar, y en consecuencia de ello no hay la suficiente claridad sobre los hechos para declarar responsabilidad y sancionar, esto es, no se configura una violación a la normatividad de la marina mercante contenida en el Reglamento Marítimo -REMAC 7-.

Por consiguiente, no existiendo en el acervo probatorio otras herramientas que aporten mayores elementos de juicio, el Despacho designa la óptica del garantismo procesal, al existir una relación estrecha entre la presunción de inocencia y el umbral a partir del cual el juez puede aceptar una afirmación de hecho o una hipótesis como verdadera dentro de un proceso, en especial dentro de aquellos que conllevan a una sanción o declaratoria de responsabilidad; de allí que se proponga el estudio de la presunción de inocencia no sólo desde la perspectiva de principio y regla de tratamiento, sino también como regla probatoria y regla de juicio, esto es, cuando no se alcanza el grado de conocimiento exigido al juez para formular cargos o pronunciarse sobre la responsabilidad de los involucrados, y subsiste la duda incluso del reproche legal de la conducta, debe darse la aplicación a la presunción de inocencia como regla de juicio.

Por lo anterior, es evidente que NO se cumple con los presupuestos procesales para seguir adelantando investigación alguna por parte de esta autoridad, motivo por el cual ordenará el archivo de la presente averiguación preliminar.

Con fundamento en lo anterior, El Suscrito Capitán de Puerto de Cartagena en uso de sus facultades legales y reglamentarias conferidas por el decreto ley 2324 de 1984.

RESUELVE

PRIMERO: ORDENAR la terminación definitiva y archivo de la presente actuación administrativa, identificada con radicado número 15022025-005, por las razones expuestas y desarrolladas en la parte considerativa de la presente actuación.

SEGUNDO: COMUNICAR la presente decisión, conforme lo establece el artículo 56, inciso primero del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

TERCERO: Contra la presente decisión no procede recurso.

COMUNIQUESE Y CÚMPLASE,



Capitán de Navío **ALBERTO LUIS BUELVAS SUSA**
Capitán de Puerto de Cartagena