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

Cartagena de Indias D, T y C, martes (13) de octubre de dos mil veintiséis (2026)

REFERENCIA: Procedimiento Administrativo Sancionatorio No. 15022025-131 MN "MARIANA'S DEL MAR III"

CONSTANCIA DE FIJACIÓN Y DESFIJACIÓN DE COMUNICACIÓN No. 105/2026

Se procede a fijar comunicación No. 105/2026, contenida en el Oficio No. 15202603719 MD-DIMAR-CP05-JURIDICA, a través del cual se comunica a INDETERMINADOS, del Auto de fecha 13 de agosto de 2026, por la cual se da archivo a la averiguación preliminar identificada con número 15022025-131, suscrito por el Capitán de Puerto de Cartagena.

"***PRIMERO: ORDENAR*** *la terminación definitiva y archivo de la presente actuación administrativa, identificada con radicado número 15022025-131, 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.".*

Dado lo anterior, y en razón de la falta de dirección física y electrónica del investigado, la presente comunicación se fija hoy martes 13 de octubre de 2026 a las 08:00 horas a.m. por el término de cinco (05) días hábiles y se desfija el lunes 19 de octubre de 2026 hasta las 18:00 horas p.m.

AS17 MIRENSHIU GRAU ALCALA
Secretaria Sustanciadora Sección Jurídica CP05

Identificador: 0RLh R6F5 C3Zf qfTB py3q ZxwW BNM=

Cartagena 17/09/2026
No. 15202603719 MD-DIMAR-CP05-JURIDICA
Favor referirse a este número al responder

Señores
INDETERMINADOS

ASUNTO: Comunicación de Auto que Archiva Averiguación Preliminar de fecha 13 de agosto de 2026, suscrito por el señor Capitán de Puerto de Cartagena.

REFERENCIA: Procedimiento Administrativo Sancionatorio N° 15022025-131, adelantado por presunta violación de normas de marina mercante.

Con toda atención, me dirijo a usted con el fin de informarle que este despacho, profirió auto de fecha 13 de agosto de 2026, por medio del cual se ordena el archivo de la averiguación preliminar No. 15022025-131 por los hechos acontecidos el día 31 de agosto de 2025, donde se encuentran involucrada la motonave "MARIANA'S DEL MAR III" identificada con número de matrícula CP-05-4915.

Lo anterior en cumplimiento a lo consagrado en el artículo 47° de la Ley 1437 de 2011 – Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

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

Contra el presente auto no procede recurso alguno.

Finalmente, me permito informarle que, conforme a lo dispuesto en el artículo 56 de la Ley 1437 de 2011, las autoridades podrán notificar sus actos a través de medios electrónicos, siempre que el administrado haya aceptado este medio de notificación. En consecuencia, en caso de usted estar de acuerdo con la notificación electrónica, deberá indicar claramente su decisión de notificación electrónica al correo: investigacionescp05@dimar.mil.co aportando una cuenta de correo a la que el despacho le dirija las respectivas comunicaciones y notificaciones.

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

Cordialmente,

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

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento puede verificarse ingresando a https://servicios.dimar.mil.co/SE-tramitesenlinea

documento firmado digitalmente

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento puede verificarse ingresando al mapa de servicios de la Dirección General Marítima
Identificador: PY66 SbGJ scBi yShi ci/g Rd6L NS4=

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA

Cartagena D. T y C., 13 de agosto de 2026

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL – DIRECCION GENERAL MARITIMA – CAPITANIA DE PUERTO DE CARTAGENA

Expediente: Archivo Averiguación Preliminar No.15022025-131 Motonave MARIANA´S DEL MAR III, identificada con matrícula CP-05-4915

Con fundamento en las competencias conferidas en el numeral 27 del artículo 5 y articulo 76 del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el numeral 8 del artículo 3 del Decreto 5057 de 2009 y,

I. 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

Documento firmado digitalmente

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 7.1.1.1.1.1. 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 7.1.1.1.1.1. determina cual el objeto y ámbito de aplicación del título 1, Capitulo 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.
Que el artículo 7.1.1.1.1.2. 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***

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento puede verificarse en el sitio de la Dirección General Marítima. Identificador: PY66 SbGJ scBi yShi ci/g Rd6L NS4=
Documento firmado digitalmente

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento podrá ser verificada en la página de internet de la DIMAR www.dimar.mil.co con el Identificador: PY66 SbGJ scBi yShi ci/g Rd6L NS4=

***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 parágrafos 1 y 2 del artículo 7.1.1.1.2.6. del mencionado Reglamento Marítimo Colombiano, indican:

*"Parágrafo 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 47[1], 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: 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] *" (...) 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. (...)"*

Documento firmado digitalmente

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento podrá ser verificada en https://sede.cgfm.mil.co/verificardocumentos
Identificador: PY66 SbGJ scBi ySh ci/g Rd6L NS4=

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.

II. HECHOS

De acuerdo a Señal No. 131/MDN-COGFM-COARC-SECAR-JEMOP-CFNC-CGRUCA-CEGUCA-SGECUCA-JDOEGUCA-29.25, se remitió a este despacho acta de protesta de fecha 31 de agosto de 2025 suscrita por el Capitán de Fragata MOISES FELIPE PORTILLA OLIVEROS, en calidad de Comandante de la Estación de Guardacostas de Cartagena, informando a este despacho los hechos relacionados con la motonave denominada "MARIANA´S DEL MAR III" en la cual manifiestan lo siguiente:

"(...) Siendo las 15:30 horas del 31 de agosto de 2025, en las coordenadas geográficas LAT 10°14.36IN - LONG 75°36.163IW (mar territorial), frente al hotel Decameron, y en cumplimiento de la Orden de Operaciones No. 131 CEGUCA/25, se recibió un reporte por parte del supervisor operacional sobre una colisión entre una moto acuática (jetski) y una embarcación de pasajeros. El supervisor informo que la embarcación identificada como M/N MARIANAIS DEL MAR III con matrícula CP-05-4915, fue impactada por un jetski, lo que ocasiono daños leves en el casco de la embarcación.

Documento firmado digitalmente

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento podrá ser verificada en https://gestiondocumental.dimar.mil.co/ con el código de verificación: 2026-0000027108102230 y el Identificador: PY66 SbGJ scBi yShi c/g R6L NS4=

Atendiendo el llamado, se procedió de forma inmediata a realizar la verificación del incidente. Una vez ubicada la embarcación, se estableció comunicación con el capitán, quien se le solicito la documentación de la embarcación. Durante la inspección realizada, se evidencio un impacto en la proa, específicamente en el costado de estribor de la embarcación. Tras la revisión de la documentación correspondiente, se constató que la embarcación se encontraba en regla. Acto seguido, se procedió a dialogar con el personal involucrado con el fin de explorar la posibilidad de llegar a un acuerdo. Sin embargo, dado que mis funciones no contemplan la facultad de establecer acuerdos, se tomó la decisión de contactar a la agencia responsable de la embarcación MARIANAS DEL MAR III, solicitando su retorno al muelle de La Bodeguita. Se realizo un acompañamiento hacia el muelle mencionado, con el propósito de facilitar la posterior conciliación con el personal de la Policía de Turismo y la Dirección General Marítima (DIMAR), entidades competentes para determinar responsabilidades y gestionar los trámites correspondientes". (Cursiva fuera del texto)

En virtud de lo anterior, procedió este despacho a iniciar apertura de la averiguación preliminar en fecha 25 de octubre de 2025 con radicación No. 15022025-131, y se resolvió en el numeral 2° practicar todas las pruebas que resultaren pertinentes, conducentes e idóneas para el esclarecimiento de los hechos.

Con el fin de identificar el jetski así como el operador del mismo, se remitió oficio No. 15202600780 MD-DIMAR-CP05-JURIDICA de fecha 27 de febrero de 2026 al Capitán de Fragata MOISES FELIPE PORTILLA en calidad de Comandante de la Estación de Guardacostas de Cartagena para que se sirviera remitir a la presente investigación una ampliación por memorizada de los hechos descritos en el acta de protesta de fecha 31 de agosto del 2025, en donde se identificara nombre e identificación del JETSKY, datos del operador y cualquier otra información.

El anterior requerimiento se responde mediante oficio No. 20260000271081022 3/MDN-COGFM-COARC-SECAR-JEMOP-FNC-GRUCA-CEGUCA-DEOPER-2.21 de fecha 10 de marzo de 2026 en la que se informó lo siguiente:

"La unidad BP-759, al mando del TK Medina Jaime, por órdenes del Jefe del Departamento de Operaciones, recibió la instrucción de dirigirse al sector de Playa Puntilla con el fin de verificar una colisión entre un Jetski y la embarcación MN Marinas del Mar, con numero de matrícula CP-05-4915.

Al arribar al sector y entablar dialogo con el capitán de la embarcación, se evidencio una situación relacionada con un cobro que aparentaba ser excesivo por parte de los tripulantes de la embarcación hacia el copiloto del jetski, presuntamente por los daños ocasionados en el incidente.

Posteriormente, al intentar obtener los datos del piloto del jetski para el correspondiente registro del hecho, se constató que dicha embarcación ya no se encontraba en el punto del incidente, por lo que no fue posible ubicar ni el artefacto ni al propietario del jetski en el área. Sin más nada que aportar en la presente investigación" (cursiva fuera de texto)

III. CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

Documento firmado digitalmente

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento podrá ser verificada en https://relatoria.dimar.mil.co/validarDocumento.xhtml
Identificador: PY66 SbGJ scBi yShi cl/g Rd6L NS4=

Encontrándose la presente actuación administrativa en etapa de *averiguación preliminar* se tiene que, a través de **Señal 131/MDN-COGFM-COARC-SECAR-JEMOP-CFNC-CGRUCA-CEGUCA-SGECUCA-JDOEGUCA-29.25**, se remitió a este despacho acta de protesta de fecha 31 de agosto de 2025 suscrita por el Capitán de Fragata MOISES FELIPE PORTILLA OLIVEROS, en calidad de Comandante de la Estación de Guardacostas de Cartagena, informando a este despacho los hechos relacionados con la motonave denominada "MARIANA´S DEL MAR III", 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).

Evidencia el despacho que, del acta de protesta contenida en Señal 131/MDN-COGFM - COARC-SECAR-JEMOP-CFNC-CGRUCA-CEGUCA-SGECUCA-JDOEGUCA-29.25, suscrita por el Comandante de la Estación de Guardacostas, se evidencia que no es posible la identificación del capitán de la motonave tipo JETSKI a la que se le atribuye una presunta vulneración a la normatividad de marina mercante, dado que no figura matricula alguna descrita en el acta de protesta, como consecuencia de lo anterior no ha sido posible la individualización y reconocimiento de quien figura como capitán, y a su vez, la persona propietaria de la motonave.

Así las cosas, de acuerdo con el Decreto 2324 de 1984, en su artículo 84 y subsiguientes por medio del cual se establecen disposiciones generales, y específicamente sobre las naves reza:

> (...)
>
> *"**ARTÍCULO 84. Individualización.** Las naves colombianas **se individualizan en el orden interno y para todos los efectos legales, por su nombre, número, puerto de matricula y tonelaje de arqueo**.*
> *(...)*
>
> ***ARTÍCULO 87. Certificado de matrícula.** La Dirección General Marítima y Portuaria otorgará a toda nave o artefacto naval que se inscriba en la matrícula nacional, un "Certificado de Matricula" en el que conste el nombre de la nave o artefacto naval, el de su propietario o armador, el número de matrícula y la medida de los arqueos bruto y neto, así como los demás datos contenidos en el folio de su inscripción".* (cursiva y negrilla fuera de texto)

De otro lado, en materia sancionatoria, resulta imperativo la aplicación del principio de responsabilidad personal, mediante el cual, solo se puede sancionar por las acciones u omisiones propias. En ese sentido, la Corte Constitucional ha sostenido:

> *"[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...**"* (Cursiva y negrilla fuera de texto)

Documento firmado digitalmente

Este principio se sustenta en los artículos 6 y 29 de la Constitución Política, así como en el mandato constitucional de necesidad de las sanciones. El artículo 6 establece que los particulares solo responden ante las autoridades por violar la Constitución y las leyes; mientras que el artículo 29 dispone que nadie puede ser juzgado sino conforme a normas vigentes antes del hecho imputado. A su vez, el principio de necesidad de las sanciones indica que el poder sancionador del Estado solo es válido frente a quienes merecen un reproche por sus actos u omisiones. Tal como lo indicó la 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"*** (Cursiva y negrilla fuera de texto)

En consecuencia, la sanción administrativa debe derivarse de una conducta reprochable —ya sea por acción u omisión— atribuible a su autor, de modo que la responsabilidad no puede desligarse de la autoría. Además, la potestad sancionadora no se transmite por vínculos con el infractor ni por la relación con el objeto de la infracción, pues ello implicaría sancionar una situación jurídica y no el acto mismo. Por eso resulta esencial que el ordenamiento jurídico contemple sanciones únicamente para conductas que puedan ser reprochadas directamente a quienes las ejecutan.

De lo expuesto se concluye que, en el caso bajo estudio, ante la inexistencia de documentación relacionada con la nave, no resulta posible identificar al capitán de la misma, persona sobre la cual recaería la responsabilidad del incumplimiento de la norma. Asimismo, no existe claridad respecto de quién figura como propietario de la nave mencionada.

De ahí que, para este despacho no existe de manera cierta una nave que pueda ser objeto de control por parte de la autoridad marítima. En consecuencia, ante la imposibilidad de establecer quién se desempeñaba como capitán de la nave, es decir, no se cuenta con la plena identificación de la persona que presuntamente habría desplegado la conducta que aquí se investiga, resulta evidente que no se dispone de los datos suficientes para requerir a un sujeto determinado con el fin de ampliar la situación ocurrida.

Por lo tanto, la configuración de una sanción no opera de manera automática frente a cualquier situación irregular, sino únicamente cuando sea posible atribuir responsabilidad personal, garantizando así el debido proceso y el derecho de defensa.

De acuerdo con la Corte Constitucional en sentencia C-038 de 2020, la potestad administrativa sancionatoria es la facultad derivada del ius puniendi que tiene la autoridad para imponer sanciones cuando los particulares violan la constitución o las leyes, esta facultad encuentra fundamento en el artículo 6° de la Carta. Así pues, de lo dicho, se deriva el principio constitucional de la necesidad de imponer sanciones, mismo que es definido como como una garantía del valor, principio y derecho a la libertad, en la medida en que cuando se configura la política punitiva del Estado, y en concreto en el ejercicio del

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento puede verificarse ingresando a mapa.servicios.gov.ar/ Identificador: PY66 SbGJ scBi yShi ci/g Rd6L NS4=
Documento firmado digitalmente

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento podrá ser verificada en https://sede.mintransporte.gov.co/ con el número de identificador: PY66 SbGJ scBi ySh ci/g Rd6L NS4=

poder estatal de sanción, únicamente resulta constitucionalmente legítimo que la imposición de las sanciones se encuentre suficientemente justificadas, debido que se trata de restricciones a la libertad.

El principio de necesidad de la sanción, que ha sido reconocido por la jurisprudencia de manera amplia, exige que la potestad sancionadora del Estado se ejerza únicamente cuando resulte estrictamente indispensable para la protección del interés general y el cumplimiento de los fines de la norma, entonces el derecho administrativo sancionador no puede operar de manera automática ni meramente represiva, sino que debe responder a una finalidad legitima, razonable y necesaria, evitando sanciones innecesarias cuando no se advierte una afectación real a los bienes jurídicos protegidos ni un reproche relevante de la conducta.

De otro lado, no se han recibido quejas o más reportes que confirmen la situación planteada, es decir, tampoco se cuenta con antecedentes que permitan inferir que se ha causado una infracción a la normatividad marítima colombiana.

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 47[2], 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 internaciones, 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.

---

[2] *" (...) 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. (...)"

Documento firmado digitalmente

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este doc... Identificador: PY66 SbGJ scBi yShi ci/g Rd6L NS4=

Así las cosas, y atendiendo a **la falta de requisitos procesales para continuar con un procedimiento administrativo sancionatorio**, encuentra el despacho que, verificado el material probatorio obrante en el expediente, no existe certeza de la comisión de la conducta o comportamiento contrario endilgado a la parte que pretende ser investigada, esto es, no hay suficiente claridad sobre los hechos, la norma infringida, la individualización de las partes y posibles agentes intervinientes en ella para declarar responsabilidad y sancionar.

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 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, 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.

IV. RESUELVE

PRIMERO: ORDENAR la terminación definitiva y archivo de la presente actuación administrativa, identificada con radicado número 15022025-131, 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.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE,

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

Documento firmado digitalmente