MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL – DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA – CAPITANÍA DE PUERTO DE BUENAVENTURA

AVISO

Hoy, a los veintiocho (28) días del mes de octubre de año dos mil veintiséis (2026), se procede a fijar aviso conforme lo dispone el artículo 69 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, para efectos de notificar al señor **NOEL GÓMEZ SEGUNDO**, identificado con documento No. 8-820-2274 de Panamá, en calidad de capitán de la nave "**LA WALKIRIA"**, sin matrícula, el contenido de la **Resolución No. (0218-2026) MD-DIMAR-CP01-Jurídica, de fecha 06 de octubre de 2026**, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la actuación administrativa de carácter sancionatorio No. 11022025038, adelantada en contra del capitán de la mencionada nave por violación a las normas de marina mercante.

Lo anterior, teniendo en cuenta que no fue posible adelantar la notificación personal al señor **NOEL GÓMEZ SEGUNDO**, identificado con documento No. 8-820-2274 de Panamá, en calidad de **c**apitán de la nave **"LA WALKIRIA"**, sin matrícula, previa citación.

Para efectos de lo antes dispuesto, se adjunta copia de **Resolución No. (0218-2026) MD-DIMAR-CP01-Jurídica, de fecha 06 de octubre de 2026**, suscrita por el señor Capitán de Fragata, César Humberto Grisales López, Capitán de Puerto de Buenaventura.

Contra la mencionada resolución proceden los recursos de reposición ante este Despacho y el de apelación ante la Dirección General Marítima, los cuales se interpondrán por escrito en la diligencia de notificación personal o dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a ella, o a la notificación por aviso, según sea el caso.

El presente aviso estará publicado en la cartelera de la Capitanía de Puerto de Buenaventura y en la página electrónica de DIMAR, durante los días veintinueve (29) y treinta (30) de octubre de 2026, tres (03), cuatro (04) y cinco (05) de noviembre de del año dos mil veintiséis (2026).

Se deja constancia que la notificación se considerará surtida al finalizar el día siguiente al de la desfijación del aviso.

En constancia de lo anterior, se publica el presente aviso el día veintinueve (29) del mes de octubre del año dos mil veintiséis (2026).

PD. ROBERTO CARLOS GRANADOS DEL CASTILLO
Asesor Jurídico CP-01

Para constancia de lo anterior, se desfija el presente aviso el día_____ del mes de _____ del año _____, siendo las 18:00 horas.

PD. ROBERTO CARLOS GRANADOS DEL CASTILLO
Asesor Jurídico CP-01

RESOLUCIÓN NÚMERO (0218-2026) MD-DIMAR-CP01-Jurídica 6 DE OCTUBRE DE 2026

"Por medio de la cual se resuelve la investigación administrativa No. 11022025038, adelantada por la presunta violación de normas de marina mercante"

EL CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA

Con fundamento en las competencias conferidas en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 5, numeral 27, y 76, en concordancia con el Decreto 5057 de 2009, artículo 3, numeral 8 y en la Ley 1437 de 2011 - Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo-, artículo 47 y siguientes, procede a proferir acto administrativo definitivo dentro del procedimiento administrativo sancionatorio No. 11022025038, adelantada por violación a las normas de marina mercante en contra del señor **NOEL GÓMEZ SEGUNDO**, identificado con documento No. 8-820-2274 de Panamá.

INDIVIDUALIZACIÓN DE LOS INVESTIGADOS

Se trata del señor **NOEL GÓMEZ SEGUNDO**, identificado con documento No. 8-820-2274 de Panamá, en su calidad de capitán de la nave "La Walkiria", sin matrícula. *-en adelante la nave "La Walkiria"-.*

ANTECEDENTES

Que, mediante acta de protesta de fecha 23 de noviembre de 2025, suscrita por el comandante de la unidad de reacción rápida URR BP766, se puso en conocimiento de esta Capitanía de Puerto los hechos presentados el día 13 de noviembre de 2025, siendo las 14:43R, cuando se efectuó la detección de una embarcación tipo langostera, color verde aguamarina y gris, con matrícula CP-01, evidenciando que contaba con un motor fuera de borda marca Suzuki de 250 HP, serie DF250W 25005F – 240044, con identificación visible correspondiente al nombre de "La Walkiria", y en la parte posterior de forma grafitada, se leía "La Techa".

Así mismo, se indicó en la citada protesta que a bordo de la nave se encontraban un total de cuatro (04) tripulantes de nacionalidad Panameña, identificándose como capitán el señor **NOEL GÓMEZ SEGUNDO,** identificado con documento No. 8-820-2274, quien no contaba con la documentación de la nave, ni contaba con licencia de navegación.

Con base en lo anterior, mediante auto de fecha 17 de diciembre de 2025, se ordenó el inicio de la actuación administrativa de carácter sancionatorio No. 11022025038, en contra del señor **NOEL GÓMEZ SEGUNDO**, identificado con documento No. 8-820-2274 de Panamá, en su calidad de capitán de la nave "La Walkiria", y se le formularon los siguientes cargos:

*"**CARGO PRIMERO:** Navegar en la nave "La Walkiria", sin estar matriculada ante la Autoridad Marítima, el día 13 de noviembre de 2025, en contravía de lo dispuesto en el Código de Comercio, artículos 1475, 1495, 1501, numeral 2 y 1503, Decreto 1070 de 2015, artículo 2.4.1.1.2.36, numeral 3, Decreto Ley 2324 de 1984 en el artículo 84, 86, Ley 2133 de 2021, artículos 5 y 8 y en el Reglamento Marítimo Colombiano 4 – REMAC 4, artículo 4.1.1.*

***CARGO SEGUNDO:** Desempeñarse como capitán de la nave "La Walkiria", sin contar con licencia de navegación vigente que acredite la idoneidad en el desarrollo de actividades marítimas, el día 13 de noviembre de 2025, en contravía de lo dispuesto en el Código de Comercio, artículos 1495, 1501, numeral 2 y 1503, Decreto 1070 de 2015, artículo 2.4.1.1.2.36, numeral 3, artículos 2.4.1.1.1.3. y 2.4.1.1.1.8., y en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 131".* (Cursiva fuera de texto).

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento puede verificarse en https://sede.dimar.mil.co/SEDE/verifyDocs.jsf Identificador: jn/t SDDt NtMl EXyt IBZ5 DgQc DUo=

Documento firmado digitalmente

Mediante oficio No. 11202600098, de fecha 13 de enero de 2026, se citó al capitán de la nave “La Walkiria”, para que compareciera a esta Capitanía de Puerto, con el fin de ser notificado personalmente del auto de fecha 17 de diciembre de 2026.

La citación fue publicada en el portal electrónico de la Dirección General Marítima, en el enlace Contenido Jurídico - Notificaciones Investigaciones – Citaciones – Actuaciones Administrativas, en el siguiente enlace:

https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/Radicado_11202600098%20CITACI%C3%93N%20NOTIFICACI%C3%93N%20AUTO%20DE%20CARGOS%20AL%20SR.%20NOEL%20G%C3%93MEZ%20SEGUNDO-%20MN%20WALKIRIA.pdf

Dentro del término de ley, el señor **NOEL GÓMEZ SEGUNDO**, identificado con documento No. 8-820-2274 de Panamá, en su calidad de capitán de la nave “La Walkiria”, no compareció a las instalaciones de la Capitanía de Puerto de Buenaventura para efectos de ser notificado personalmente del auto de fecha 17 de diciembre de 2025, razón por la cual se procedió a notificarlo mediante aviso de fecha 29 de enero de 2026.

El aviso fue publicado en el portal electrónico de la Dirección General Marítima, en el enlace Contenido Jurídico - Notificaciones Investigaciones – Avisos – Actuaciones Administrativas, en el siguiente enlace:

https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/AVISO%20-%20NOTIFICACI%C3%93N%20AUTO%20FORMULACI%C3%93N%20DE%20CARGOS%20AL%20SE%C3%91OR%20NOEL%20G%C3%93MEZ%20SEGUNDO-%20CAPIT%C3%81N%20DE%20LA%20NAVE%20LA%20WALKIRIA.pdf

Dentro del término de ley, el capitán de la nave “La Walkiria”, no presentó descargos dentro de la presente investigación, conforme a la constancia secretarial de fecha 27 de febrero de 2026, obrante a folio 24 del Expediente Original, - en adelante E.O.

PERIODO PROBATORIO

Mediante auto de fecha 08 de mayo de 2026, se decretó el inicio del periodo probatorio, conforme a lo establecido en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, artículo 48, por un término no mayor a veinte (20) días.

Con oficio No. 11202601777, de fecha 20 de mayo de 2026, se le comunicó al señor **NOEL GÓMEZ SEGUNDO**, en su calidad de capitán de la nave “La Walkiria”, sobre la apertura del periodo probatorio, y se le solicitó comparecer a la diligencia de versión libre y espontánea a desarrollarse de forma virtual el día 26 de mayo de 2026, a las 09:00 horas, suministrándole el enlace para acceder a esta.

La comunicación fue publicada en el portal electrónico de la Dirección General Marítima, en el enlace Contenido Jurídico - Notificaciones Investigaciones – Comunicaciones – Actuaciones Administrativas, en el siguiente enlace:

https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/Comunicaci%C3%B3n%20periodo%20y%20citaci%C3%B3n%20audiencia-%20Sr.%20Noe%20G%C3%B3mez%20capit%C3%A1n%20MN%20LA%20WALKIRIA.pdf

El 26 de mayo de 2026, siendo las 09:00 horas se dejó constancia de que el señor **NOEL GÓMEZ SEGUNDO**, identificado con documento No. 8-820-2274 de Panamá, en su calidad de capitán de la nave “La Walkiria”, no asistió a la diligencia, situación sobre la cual se dejó constancia en el acta que reposa a folio 33 del E.O.

Con señal No. 281416R de mayo de 2026, se solicitó a la Sección de Marina Mercante y Seguridad Operacional de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, informe en el que se indique si el señor **NOEL GÓMEZ SEGUNDO**, identificado con documento No. 8-820-2274 de Panamá, para el 13 de noviembre de 2025 contaba con licencia de navegación vigente

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento puede verificarse en https://servicios.dimar.mil.co/SETramiteSeguro/
Identificador: jn/t SDDt NtMI EXyt IBZ5 DgQc DUo=

Documento firmado digitalmente

que lo habilitara para desempeñarse como capitán de naves menores, en caso negativo indicar si el mencionado ciudadano ha iniciado o se encuentra adelantando trámites administrativos ante la Autoridad Marítima para la obtención de la respectiva licencia de navegación.

Por otro lado, mediante señal No. 281422R de mayo de 2026, se solicitó a la Sección de Marina Mercante y Seguridad Operacional de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, informe en el que se indique si el señor **NOEL GÓMEZ SEGUNDO**, identificado con documento No. 8-820-2274 de Panamá, adelanta trámite de matrícula inicial de una nave menor, y en caso afirmativo, indicar el nombre de la nave y el estado actual del trámite administrativo.

Así mismo, mediante señal No. 281458R de mayo de 2026, se solicitó a la Sección de Marina Mercante y Seguridad Operacional de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, informe en el que se indique si la nave “La Walkiria”, se encuentra actualmente siendo objeto de trámite de matrícula inicial, y en caso afirmativo, indicar el nombre de la nave, identificación del propietario, y la dirección de residencia consignada en la respectiva solicitud.

La responsable de la Sección de Marina Mercante y Seguridad Operacional de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, mediante señal No. 091413R de junio de 2026, informó que el señor **NOEL GÓMEZ SEGUNDO**, identificado con documento No. 8-820-2274 de Panamá, no contaba con licencia de navegación que lo habilitara para desempeñarse como capitán de naves menores para el 13 de diciembre de 2025, no se encuentra adelantando trámites administrativos en el SGDEA, y tampoco ha realizado solicitud de trámite de licencia de navegación.

La responsable de la Sección de Marina Mercante y Seguridad Operacional de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, mediante señal No. 231412R de junio de 2026, informó que el señor **NOEL GÓMEZ SEGUNDO**, identificado con documento No. 8-820-2274 de Panamá, no se encuentra en base de datos de DIMAR en ningún tipo de trámite, requerimiento o solicitud para adelantar trámite de matrícula inicial de nave menor.

Por otro lado, la responsable de la Sección de Marina Mercante y Seguridad Operacional de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, mediante señal No. 231518R de junio de 2026, informó que la nave “La Walkiria” no se encuentra actualmente siendo objeto de trámite de matrícula inicial ante la Autoridad Marítima.

ALEGATOS DE CONCLUSIÓN

Con auto de fecha 06 de agosto de 2026, se declaró el cierre de la investigación y se ordenó correr traslado a las partes por el término de diez (10) días para la presentación de alegatos de conclusión.

Con oficio No. 11202602871, de fecha 24 de agosto de 2026, se le comunicó al señor **NOEL GÓMEZ SEGUNDO**, identificado con documento No. 8-820-2274 de Panamá, en su calidad de capitán de la nave “La Walkiria”, sobre el auto que ordenó correr traslado para alegatos de conclusión, informándole, además, que cuenta con el término de diez (10) días hábiles para la presentación de alegatos.

El oficio fue publicado en la cartelera de acceso público de la Capitanía de Puerto de Buenaventura y en el portal electrónico de la Dirección General Marítima en el enlace Contenido Jurídico – Notificaciones Investigaciones – Comunicaciones.

Lo anterior, se evidencia en el siguiente enlace:

https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/COMUNICACI%C3%93N%20-%20AUTO%20QUE%20ORDENA%20CORRE%20TRASLADO%20ALEGATOS%20AL%20SR.%20NOEL%20G%C3%93MEZ%20SEGUNDO%20CAPIT%C3%81N%20MN%20LA%20WALKIRIA.pdf

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento puede verificarse en https://sgdeaweb.dimar.mil.co/SGDEA/frmDesenmascara.aspx
Identificador: jn/t SDDt NtMI EXyt IBZ5 DgQc DUo=

Documento firmado digitalmente

Acuerdo constancia secretarial de fecha 09 de septiembre de 2026, se tiene que, dentro del término de ley, el capitán de la nave “La Walkiria”, no presentó alegatos dentro de la presente investigación.

Es importante resaltar que durante el desarrollo de la investigación el despacho garantizó de forma efectiva el derecho fundamental al debido proceso de las personas investigadas.

COMPETENCIA

De conformidad con lo dispuesto en el Decreto Ley 2324 del 18 de septiembre de 1984, artículo 2, parágrafo 2, la Dirección General Marítima ejerce su jurisdicción en las costas de la Nación y las riberas del sector de los ríos de su jurisdicción.

Dentro de las funciones de la Autoridad Marítima está la de adelantar y fallar investigaciones por violación a las normas de marina mercante, e imponer las sanciones correspondientes, al tenor de lo dispuesto en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 5, numeral 27, en concordancia con el Decreto 5057 de 2009, artículo 3, numeral 8.

Recaudadas las pruebas relacionadas en el presente procedimiento administrativo sancionatorio, y no habiendo más pruebas que practicar dentro de la presente investigación, este Despacho procede a proferir decisión de fondo, con el fin de agotar el trámite administrativo en primera instancia.

Para proferir su decisión este Despacho, tiene en cuenta las siguientes,

CONSIDERACIONES

De conformidad con lo establecido en la Ley 1437 de 2011, el procedimiento administrativo se adelantó de conformidad con lo dispuesto en el artículo 47 y siguientes de la citada Ley, en concordancia con lo dispuesto en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 82.

El artículo 49 de la Ley 1437 de 2011 -*Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo-,* señala que el acto administrativo que ponga fin al procedimiento administrativo de carácter sancionatorio deberá contener:

1. La individualización de la persona natural o jurídica a sancionar.
2. El análisis de hechos y pruebas con base en los cuales se impone la sanción.
3. Las normas infringidas con los hechos probados.
4. La decisión final de archivo o sanción y la correspondiente fundamentación.

NORMATIVIDAD DEL RÉGIMEN DE VIOLACIÓN DE LAS NORMAS DE MARINA MERCANTE

Para tal efecto, se considera pertinente traer a colación el régimen jurídico reconocido a nivel doctrinario, legal y jurisprudencial, aplicable a la violación de las normas de marina mercante, de conformidad con lo consagrado en la normatividad vigente.

Al respecto, el artículo 2 de la Constitución Política establece como fines esenciales del Estado, servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, deberes y derechos consagrados en la Constitución.

De igual forma, el artículo 209 de la Constitución Política dispone que la función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones. Que la Dirección General Marítima tiene competencia para adelantar y fallar investigaciones por violación a las normas de marina mercante, de conformidad con lo dispuesto en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 5, numeral 27.

Por su parte, el Decreto Ley 2324 de 1984, en el artículo 5, numeral 5, estipula como función y atribución de la Dirección General Marítima, entre otras, la de regular, dirigir y controlar

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento puede ser verificada en https://sede.dimar.mil.co/SeguridadDocumental
Identificador: jn/t SDDt NtMI EXyt IBZ5 DgQc DUo=

Documento firmado digitalmente

las actividades relacionadas con la seguridad de la navegación en general y la vida humana en el mar. Así mismo, el artículo 76 del mismo Decreto Ley, prevé que le corresponde a la Autoridad Marítima, como responsable de la supervisión, control y reglamentación de las actividades marítimas en la República de Colombia, determinar y aplicar las sanciones disciplinarias o multas por infracciones o violaciones a normas relativas a las actividades marítimas y de la Marina Mercante a que hubiere lugar.

ANÁLISIS DE HECHOS Y PRUEBAS

Mediante auto de fecha 17 de diciembre de 2025, esta Capitanía de Puerto ordenó el inicio de la actuación administrativa de carácter sancionatorio No. 11022025038, en contra del señor **NOEL GÓMEZ SEGUNDO**, identificado con documento No. 8-820-2274 de Panamá, en su calidad de capitán de la nave "La Walkiria", y se le formularon los siguientes cargos en contra del capitán de la nave:

*"**CARGO PRIMERO:** Navegar en la nave "La Walkiria", sin estar matriculada ante la Autoridad Marítima, el día 13 de noviembre de 2025, en contravía de lo dispuesto en el Código de Comercio, artículos 1475, 1495, 1501, numeral 2 y 1503, Decreto 1070 de 2015, artículo 2.4.1.1.2.36, numeral 3, Decreto Ley 2324 de 1984 en el artículo 84, 86, Ley 2133 de 2021, artículos 5 y 8 y en el Reglamento Marítimo Colombiano 4 – REMAC 4, artículo 4.1.1.*

***CARGO SEGUNDO:** Desempeñarse como capitán de la nave "La Walkiria", sin contar con licencia de navegación vigente que acredite la idoneidad en el desarrollo de actividades marítimas, el día 13 de noviembre de 2025, en contravía de lo dispuesto en el Código de Comercio, artículos 1495, 1501, numeral 2 y 1503, Decreto 1070 de 2015, artículo 2.4.1.1.2.36, numeral 3, artículos 2.4.1.1.1.3. y 2.4.1.1.1.8., y en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 131".* (Cursiva fuera de texto).

Al respecto, en primera instancia resulta necesario indicar que, de conformidad con lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 3, numeral 4, la navegación marítima por naves y artefactos navales para todos los efectos se considera una actividad marítima.

En este punto es importante reiterar que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 79 del Decreto Ley 2324 de 1984, constituye infracción toda contravención a las leyes, decretos, reglamentos y demás normas o disposiciones vigentes en materia marítima, así:

***"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 fuera de texto).

De conformidad con lo anterior, dentro de las leyes, decretos y demás normas y disposiciones vigentes en la materia marítima, y a las cuales debe dar cumplimiento el señor **NOEL GÓMEZ SEGUNDO**, en su calidad de capitán de la nave "La Walkiria", se encuentran las siguientes:

Que, el artículo 1495 del Código de Comercio señala que *"El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave (…) Como representante del armador ejercerá, frente a todos los interesados en la nave y en la carga, los poderes que sean atribuidos por la ley (…)"* (Cursiva y subrayado fuera de texto).

Por su parte, el artículo 1503 ibidem, expresa que la responsabilidad del capitán principia desde que se hace reconocer como comandante de la nave y termina con la entrega de ella.

El Decreto 1070 de 2015, en el artículo 2.4.1.1.2.36, numeral 3, dispone que el capitán: "*Es, en todo momento y circunstancia, responsable directo por la seguridad de la nave, su carga y las personas a bordo. (…)*" (Cursiva fuera de texto).

Con base en las normas previamente citadas se puede elegir que el señor **NOEL GÓMEZ SEGUNDO**, identificado con documento No. 8-820-2274 de Panamá, en su calidad de capitán de la nave "La Walkiria", es el responsable de que la navegación y demás actividades marítima realizadas a bordo de la citada nave, se desarrollen en cumplimiento de las normas marítimas que regulan la materia.

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento puede ser verificada en https://sede.dimar.mil.co/SolicitudDocumento.aspx
Identificador: jn/t SDDt NtMI EXyt IBZ5 DgQc DUo=

Documento firmado digitalmente

En virtud de lo dispuesto en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 79, resulta pertinente hacer mención del artículo 1501 del Código de Comercio Colombiano, el cual relaciones y establece una serie de obligaciones en cabeza del capitán de una nave, y en el numeral 2, preceptúa la obligación de *"(…)* ***2) Cumplir las leyes y reglamentos de marina,*** *sanidad, aduana, policía, hacienda, inmigración, etc., de los puertos de zarpe y arribo (…)*" (Negrilla y cursiva fuera de texto).

En consonancia con lo anterior, y gracias a la obligación que tiene el capitán de la nave de cumplir las leyes, reglamentos etc., de los puertos de zarpe y arribo, se encuentra lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984, en su artículo 84, establece que, las naves colombianas, se individualizan por su nombre, número, puerto de matrícula y tonelaje de arqueo.

En consonancia con lo anterior, el artículo 86 Ibidem, determina lo siguiente:

"Artículo 86. Matrícula, registro y control de naves: *La Dirección General Marítima y Portuaria se regirá por lo estipulado en el Código de Comercio para efectos de matrícula, registro y control de naves.*

Parágrafo: *El número de matrícula de una nave o artefacto naval es el de inscripción en el registro correspondiente".* (Cursiva fuera de texto).

Con base en la norma transcrita, resulta pertinente indicar que, el Capitán de Puerto como representante de la Autoridad Marítima, es la persona legitimada para matricular todas las naves que pretendan navegar en aguas jurisdiccionales de la República de Colombia.

La Dirección General Marítima otorgará a toda nave o artefacto naval que se inscriba en la matrícula nacional, un "Certificado de Matrícula" en el que conste el nombre de la nave o artefacto naval, el de su propietario o armador.

En concordancia con lo anterior, el Código de Comercio en el artículo 1437, preceptúa lo siguiente:

"Artículo 1437. Nacionalidad de naves matriculadas en Colombia. *Toda nave matriculada en Colombia, es de nacionalidad colombiana y, por tanto, debe enarbolar el pabellón colombiano.*

Las naves marítimas se matricularán en capitanía de puerto colombiano (…) Las demás, como lo dispongan los respectivos reglamentos". (Cursiva fuera de texto).

Como se puede observar, toda nave colombiana debe ser matriculada ante una Capitanía de Puerto.

En consonancia con lo anteriormente expuesto, la Ley 2133 de 2021 en su artículo 5, establece:

*"**Artículo 5. Individualización de las naves y artefactos navales**. Las naves y artefactos navales colombianas se individualizan en el orden interno y para todos los efectos legales, por su nombre, número de registro, puerto de registro y arqueo".* (Cursiva fuera de texto).

Asimismo, el artículo 8 ibidem, establece:

"***Artículo 8. Certificado de matrícula de las naves y artefactos navales.*** *La Dirección General Marítima otorgará a toda nave o artefacto naval que se inscriba en el registro único colombiano un Certificado de Matrícula provisional o definitivo, según corresponda, en el que conste el nombre de la nave o artefacto naval, el de su armador y/o propietario, el número de registro, el servicio para el cual está autorizado y los arqueos bruto y neto, así como los demás datos contenidos en su inscripción".* (Cursiva y negrilla fuera de texto).

Por lo anterior, y con base en la norma previamente citada, se puede concluir que debe ejercerse la actividad marítima de la navegación en una nave que se encuentre debidamente matriculada ante la Autoridad Marítima.

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento puede ser verificada en https://sede.dimar.mil.co/SeTramiteSeInicia.aspx
Identificador: jn/t SDDt NtMI EXyt IBZ5 DgQc DUo=

Documento firmado digitalmente

Por su parte, el señor Director General Marítimo expidió el Reglamento Marítimo Colombiano *-en adelante REMAC-,* mediante la Resolución No. (0135-2018) del 27 de febrero de 2018, a través de la cual, específicamente en el Reglamento Marítimo Colombiano 4 – REMAC 4 – Actividades Marítimas, parte 1, se establecen una serie de definiciones generales, dentro de estas, para el caso puntual **artículo 4.1.1.**: "***Documentos pertinentes****: Entiéndase como el conjunto de documentos expedidos por la Autoridad Marítima Nacional o Local, así como los avalados o admitidos por las mismas, habiendo sido expedidos por una Autoridad Marítima extranjera o por alguna Organización Reconocida. Este tipo de documentos, varían de acuerdo a la clase de nave y serán objeto de verificación en las inspecciones que se practiquen a las naves.*

Los documentos pertinentes respecto a las naves y artefactos de matrícula nacional son:

e. Certificado de matrícula, o en su defecto, el pasavante". (Cursiva fuera de texto).

Por otro lado, es importante señalar que, luego de revisada la zona de consultas y descargas del portal electrónico de la Dirección General Marítima, en el enlace titulación gente de mar, se constató que el señor **NOEL GÓMEZ SEGUNDO**, identificado con documento No. 8-820-2274 de Panamá, no contaba con licencia de navegación vigente expedida por la Autoridad Marítima que lo habilite para desempeñarse en actividades marítimas

Lo anterior, en contravía de los dispuesto en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 131, así:

"Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 131: *Ninguna persona puede formar parte de la tripulación de los buques o artefactos navales inscritos en el registro nacional de buques, o ejercer profesión, oficio u ocupación alguna en jurisdicción portuaria o en actividad regulada o controlada por la Autoridad Marítima, si no es habilitada por esta e inscrita en la sección respectiva del registro nacional de personal de navegación de la Dirección General Marítima y Portuaria".* (Cursiva fuera de texto).

En consonancia con lo anterior, el Decreto 1063 de 2024, "Por el cual se modifica parcialmente el Capítulo 1, del Título 1, de la Parte 4, del Libro 2 del Decreto 1070 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa, sobre la Formación, Titulación y Ejercicio profesional de la Gente de Mar", en el artículo 2.4.1.1.1.3., establece lo siguiente: *"Entiéndase toda persona que ejerce profesión, oficio, ocupación o función a bordo de naves o artefactos navales, con documento de navegación expedido y/o refrendado por la autoridad marítima nacional".* (Cursiva fuera de texto).

De las normas citadas se puede concluir que toda persona para poder formar parte de la tripulación de una nave o artefacto naval debe contar con una licencia de navegación expedida por la Autoridad Marítima que la habilite para desempeñarse en dicha actividad.

Lo anteriormente expuesto es ratificado en el artículo 2.4.1.1.1.8. ibidem., el cual dispone que los documentos de navegación son los documentos que acreditan la idoneidad de una persona para desempeñarse a bordo de una nave o artefacto naval, dentro de los cuales se encuentra la licenciad de navegación, así*: "**Licencia de Navegación:** Documento de navegación que certifica la idoneidad de la Gente de Mar para su desempeño a bordo dentro de las aguas marítimas jurisdiccionales Colombianas".* (Cursiva fuera de texto).

Así las cosas, se observa que el señor **NOEL GÓMEZ SEGUNDO**, identificado con documento No. 8-820-2274 de Panamá, se desempeñó como capitán de la nave "La Walkiria", sin contar con una licencia de navegación que lo habilitara para desempeñarse en ese cargo, el 13 de noviembre de 2025.

Ahora bien, con base en los cargos formulados y teniendo en cuenta las pruebas obrantes en el expediente, se encuentra lo siguiente:

1. Acuerdo acta de protesta de fecha 23 de noviembre de 2025, suscrita por el comandante de la unidad de reacción rápida URR BP766, se puso en conocimiento de esta Capitanía de Puerto los hechos presentados el día 13 de noviembre de 2025, siendo las 14:43R.

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento puede verificarse en https://sedeelectronica.dimar.mil.co/SEA/tramitedeemitida
Identificador: jn/t SDDt NtMI EXyt IBZ5 DgQc DUo=

Documento firmado digitalmente

2. La responsable de la Sección de Marina Mercante y Seguridad Operacional de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, mediante señal No. 091413R de junio de 2026, informó que el señor **NOEL GÓMEZ SEGUNDO**, identificado con documento No. 8-820-2274 de Panamá, no contaba con licencia de navegación que lo habilitara para desempeñarse como capitán de naves menores para el 13 de diciembre de 2025, no se encuentra adelantando trámites administrativos en el SGDEA, y tampoco ha realizado solicitud de trámite de licencia de navegación.

3. La responsable de la Sección de Marina Mercante y Seguridad Operacional de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, mediante señal No. 231412R de junio de 2026, informó que el señor **NOEL GÓMEZ SEGUNDO**, identificado con documento No. 8-820-2274 de Panamá, no se encuentra en base de datos de DIMAR en ningún tipo de trámite, requerimiento o solicitud para adelantar trámite de matrícula inicial de nave menor.

4. La responsable de la Sección de Marina Mercante y Seguridad Operacional de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, mediante señal No. 231518R de junio de 2026, informó que la nave "La Walkiria" no se encuentra actualmente siendo objeto de trámite de matrícula inicial ante la Autoridad Marítima.

Teniendo en cuenta el material probatorio obrante en el expediente y lo hasta aquí anotado, este despacho puede concluir de forma clara que el señor **NOEL GÓMEZ SEGUNDO**, identificado con documento No. 8-820-2274 de Panamá, en su calidad de capitán de la nave "La Walkiria", no contaba con licencia de navegación como motorista costanero que lo habilitara para desempeñarse como capitán de la mencionada nave, el 13 de noviembre de 2025.

Por otro lado, y conforme al material probatorio obrante en el expediente, se tiene plenamente demostrado que la nave "La Walkiria", no se encontraba matriculada ante la Autoridad Marítima para el 13 de noviembre de 2025.

Con base en lo anterior, este despacho encuentra debidamente probados los cargos formulados mediante auto de formulación de cargos de fecha 17 de diciembre de 2025, los cuales consisten en lo siguiente:

*"**CARGO PRIMERO:** Navegar en la nave "La Walkiria", sin estar matriculada ante la Autoridad Marítima, el día 13 de noviembre de 2025, en contravía de lo dispuesto en el Código de Comercio, artículos 1475, 1495, 1501, numeral 2 y 1503, Decreto 1070 de 2015, artículo 2.4.1.1.2.36, numeral 3, Decreto Ley 2324 de 1984 en el artículo 84, 86, Ley 2133 de 2021, artículos 5 y 8 y en el Reglamento Marítimo Colombiano 4 – REMAC 4, artículo 4.1.1.*

***CARGO SEGUNDO:** Desempeñarse como capitán de la nave "La Walkiria", sin contar con licencia de navegación vigente que acredite la idoneidad en el desarrollo de actividades marítimas, el día 13 de noviembre de 2025, en contravía de lo dispuesto en el Código de Comercio, artículos 1495, 1501, numeral 2 y 1503, Decreto 1070 de 2015, artículo 2.4.1.1.2.36, numeral 3, artículos 2.4.1.1.1.3. y 2.4.1.1.1.8., y en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 131".* (Cursiva fuera de texto).

Ahora bien, este despacho indica que, la responsabilidad jurídica no surge de una imputación arbitraria sino del incumplimiento intencional o imprudencial de las normas jurídicas, porque éstas imponen deberes de conducta, generalmente puede atribuirse la responsabilidad jurídica a todo sujeto de derecho, tanto a las personas naturales como jurídicas. En este sentido, basta que el sujeto de derecho incumpla un deber de conducta señalado en el ordenamiento jurídico. Es por lo que, la responsabilidad solamente exige una relación entre un sujeto y un resultado, incluso si tal relación no ha sido intencional y ni siquiera culposa por negligencia, la responsabilidad recae, obviamente, sobre sujetos individuales o personas capaces de adquirir derechos y contraer obligaciones.

DEL PROPIETARIO Y ARMADOR DE LA NAVE

Es importante señalar que para la fecha de los hechos materia de investigación la nave "El Zarco" no se encontraba matriculada ante la Autoridad Marítima, razón por la cual en el

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento puede ser verificada en https://sgdeadigital.dimar.mil.co/SGDEA/faces/desenmascara.jsf
Identificador: jn/t SDDt NtMI EXyt IBZ5 DgQc DUo=

Documento firmado digitalmente

auto de formulación de cargos no se hizo mención alguna sobre el propietario y armador de la nave, ya que se desconocía quien ostentaba esta calidad.

Así las cosas y teniendo en cuenta que no se encuentra acreditado, ni probado quien ostentaba la calidad de propietario y armador de la mencionada nave para el 13 de noviembre de 2025, este despacho no hará referencia al propietario o armador de la nave.

MARCO NORMATIVO SANCIONATORIO

Al respecto, el artículo 79 del Decreto Ley 2324 de 1984, determina que, constituye infracción a las normas de Marina Mercante 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.

Que, el artículo 80 Ibidem, dispone las clases de sanciones que proceden en las investigaciones adelantadas por violaciones a normas de marina mercante, el cual a su tenor dispone, "Las sanciones a que hubiere lugar por la violación o infracción a cualquiera de las normas citadas, pueden consistir en las medidas siguientes:

a. ***"Amonestación*** *escrita o llamada 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 de las Capitanías de Puerto;*
b. ***Suspensión****, que consiste en la pérdida temporal de los privilegios, concesiones, licencias, permisos, autorizaciones o certificaciones que haya expedido la Dirección General Marítima;*
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 el cual se dispuso, dará lugar además a la acumulación de intereses legales y a que no se les expida o tramite solicitud alguna de renovación prórroga de privilegios, concesiones, licencias, permisos, autorizaciones o certificados a los titulares".* (Cursiva fuera de texto).

Asimismo, para la tasación de las prenombradas sanciones, se tendrá en cuenta lo dispuesto en el artículo 81 ibidem, el cual reza lo siguiente:

"Artículo 81. Aplicación de las sanciones. *Para la aplicación de las sanciones o multas se tendrá en cuenta las reglas siguientes:*

1. Son agravantes:

a. La reincidencia;
b. La premeditación;
c. El propósito de violar la norma;
d. La renuencia a aceptar las recomendaciones o reglamentos de la Dirección General Marítima y Portuaria.

2. Son atenuantes:
a. La observancia anterior a las normas y reglamentos;
b. El comunicar a la Capitanía de Puerto o a la Dirección General Marítima y Portuaria las faltas propias;
c. La ignorancia invencible;
d. El actuar bajo presiones;
e. El actuar por razones nobles o altruistas o para evitar un riesgo o peligro mayor.
f. El efectuar labores o actos que contribuyan a minimizar o disminuir los daños perjuicios ocasionados o que se puedan ocasionar por el accidente o siniestro marítimo de que se trate.

En estas circunstancias, las sanciones se disminuirán en un cincuenta por ciento (50%). Se sancionarán con mayor severidad aquellas infracciones que pongan en peligro la seguridad de las personas, de las naves, de los artefactos navales o plataformas, de la carga transportada y/o las instalaciones portuarias". (Cursiva fuera de texto).

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento puede verificarse en https://sede.dimar.mil.co/SEtramitedeenmedio.aspx
Identificador: jn/t SDDt NtMl EXyt IBZ5 DgQc DUo=

Documento firmado digitalmente

Así las cosas, a la hora de establecer el tipo de sanción a aplicar en el presente caso, se tendrá en cuenta lo establecido en el Decreto ley 2324 de 1984 en el artículo 81, numeral 2, literal a, que dispone que la observancia anterior a las normas y reglamentos constituye atenuante que debe ser tenida en cuenta a la hora de aplicar las sanciones o multas como consecuencia de la violación a las normas de marina mercante.

"Artículo 81. Aplicación de las sanciones: *Para la aplicación de las sanciones o multas se tendrá en cuenta las reglas siguientes: (…)*

2) Son atenuantes:

a) La observancia anterior a las normas y reglamentos (…)" (Cursiva fuera de texto)

Con base en lo anterior, este despacho teniendo en cuenta que es la primera vez que el aquí investigado comete este tipo de contravenciones a la normatividad colombiana, no contando con antecedentes por este tipo de conductas u otras, se encuentra constituida la causal de atenuación antes descrita, la cual se tendrá en cuenta a la hora de la imposición de la sanción respectiva.

Finalmente, este despacho presentará uno a uno, a manera sencilla y precisa, sin que requiera mayor elucubración ni análisis, la configuración de los tres elementos del predicado de tipicidad, así:

i. Descripción específica y precisa de la conducta sancionable:

Respecto a este literal, el Despacho deberá indicar que la misma, encuentra sustento en lo consagrado en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 3, numeral 4, el cual dispone que la navegación marítima por naves y artefactos navales para todos los efectos se considera una actividad marítima, en consonancia con lo establecido en el Código de Comercio, artículos 1475, 1495, 1501, numeral 2 y 1503, Decreto 1070 de 2015, artículo 2.4.1.1.2.36, numeral 3, *y artículos 2.4.1.1.1.3. y 2.4.1.1.1.8.,* Decreto Ley 2324 de 1984 en el artículo 84, 86 y 131, Ley 2133 de 2021, artículos 5 y 8 y en el Reglamento Marítimo Colombiano 4 – REMAC 4, artículo 4.1.1.

ii. Sanción cuyo contenido material este definido en la Ley:

Respecto a este literal, el despacho deberá precisar que, el contenido de la sanción a imponer en el acto administrativo fue fundamentado en lo descrito para tal fin, en el Decreto Ley 2324 de 1984.

iii. Que exista **correlación entre la conducta y la sanción:**

Respecto de la mencionada correlación, se tiene que, dentro de la clasificación de las posibles sanciones a imponer descritas en el artículo 80 del Decreto Ley 2324 de 1984, se establece que las sanciones a que hubiere lugar por la violación o infracción a cualquiera de las normas de marina mercante pueden consistir en las medidas allí descritas, y que, en virtud del principio de proporcionalidad que rige a las actuaciones administrativas sancionatorias, por vía del artículo 44 de la Ley 1437 de 2011, el cual precisa que *"en la medida en que* **el contenido de una decisión,** *de carácter general o particular, sea discrecional,* ***debe ser adecuada a los fines de la norma que la autoriza,*** *y proporcional a los hechos que le sirven de causa".* (Cursiva, negrillas y subrayas fuera del texto original), se correlaciona la conducta sancionable con la sanción a imponer.

Así, el principio de tipicidad se concreta a través de la descripción completa, clara e inequívoca del precepto - *la orden de observar un determinado comportamiento*, es decir de *no realizar algo o de cumplir determinada acción* - y de la sanción – *la consecuencia jurídica que debe seguir a la infracción del precepto* - y busca que la descripción que haga el legislador sea de tal claridad, que permita que sus destinatarios conozcan exactamente las conductas reprochables, evitando de esta forma que la decisión sobre la consecuencia jurídica de su infracción, pueda ser subjetiva o arbitraria.

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento puede verificarse ingresando a https://servicios.dimar.mil.co/SE.aspx e introduciendo el Identificador: jn/t SDDt NtMI EXyt IBZ5 DgQc DUo=

Documento firmado digitalmente

En conclusión, esto es así pues como se ha dicho ampliamente, el derecho administrativo sancionatorio, **tiene como finalidad prevenir conductas que ponen en riesgo o lesionan bienes protegidos por el ordenamiento jurídico**, con los límites que para tal efecto han señalado la Constitución, la ley y la jurisprudencia. En este sentido, será **antijurídico el causar un potencial peligro, de allí que se sostenga que se trata de un reproche a la mera conducta**. Al ser el derecho administrativo sancionatorio de carácter eminentemente preventivo, el incumplimiento de la legalidad que rige un sector tiene la sustancialidad de poner en entredicho el interés colectivo confiado a la Administración.

Por otro lado, respecto a lo indicado con atención a la denominada teoría de la imputación objetiva se puede decir que, la culpabilidad se instituye como uno de los pilares sobre los que se debe fundamentar el ejercicio de la actividad sancionadora[1], asimismo, en un derecho fundamental garantizado por el Estado Social de Derecho. De manera que, para que nazca la responsabilidad administrativa, es necesario que la infracción se haya realizado con dolo, o por lo menos con ***culpa o imprudencia***.

Ahora bien, las H. Altas Cortes, -*Corte Constitucional y del Consejo de Estado*- han debatido, a través de varios de sus postulados, si es posible que, en el ámbito del derecho administrativo sancionador, se consideren estos elementos subjetivos (dolo-culpa) para determinar la responsabilidad del infractor. Por lo que, si bien es cierto, el principio de culpabilidad es uno de los pilares que sustenta la actividad sancionadora del Estado, la aplicación, es diferente de lo ocurrido en el campo penal, dado a los intereses y bienes jurídicos tutelados que se persigue salvaguardar.

Por lo tanto, resulta pertinente traer a colación el postulado de la H. Corte Constitucional con relación a la aplicación del principio de culpabilidad, en donde se indica que efectivamente existe una distinción entre el derecho administrativo y el derecho penal. Al respecto, sostiene que en el derecho administrativo se sancionan conductas menos graves, que ponen en riesgo el respectivo bien jurídico tutelable, en cambio en el derecho penal se sancionan las conductas que dañan o afectan de una manera más gravosa el mismo bien jurídico *"Entre el ilícito penal e ilícito administrativo existen diferencias esenciales señalando principalmente que la infracción administrativa tiene un carácter artificial cuyo contenido se agota en la afectación de intereses administrativos, mientras que el delito supone la afectación de valores esenciales para el ordenamiento jurídico"*[2] (Cursiva fuera texto). Por lo tanto, el Despacho insiste en sostener que, el derecho administrativo sancionador es el encargado de *prevenir los ataques más leves a ciertos bienes jurídicos*.

Por último, frente a una insuficiente unificación de conceptos sobre la falta de aplicación del principio de culpabilidad, se permite tener un *amplio margen de discrecionalidad* al momento de evaluar el actuar, y evitar que se presenten valoraciones arbitrarias de las conductas sancionables, por lo tanto, la posibilidad de declarar responsabilidad, depende, en todo momento, de la *necesaria realización de un juicio de reprochabilidad* que implica *que sólo actúa culpablemente aquella persona que de acuerdo con el ordenamiento jurídico podía proceder de otra manera*.

Así las cosas, es dable para el Despacho luego de un análisis técnico exhaustivo concluir que, se determinará la *responsabilidad administrativa,* pues se trata de una **omisión** por parte del señor **NOEL GÓMEZ SEGUNDO**, identificado con documento No. 8-820-2274 de Panamá, en su calidad de capitán de la nave "La Walkiria", ejerció la actividad marítima de la navegación a bordo de la mencionada nave sin estar matriculada ante la Autoridad Marítima, y además, sin contar con la licencia de navegación que lo habilitara para desempeñarse como capitán de la citada nave, el 13 de noviembre de 2025*,* quedando plenamente demostrado que, los **cargos** formulados mediante auto de fecha 17 de diciembre de 2025, son efectivamente aplicables.

---

[1] *Sentencia C- 226/1996; C- 720 de 2006*
[2] *DE PALMA DEL TESO, Ángeles. El Principio de Culpabilidad en el Derecho Administrativo Sancionador. Madrid, Tecnos. 1996. Pág. 27.*

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento puede verificarse en https://sgdea.dimar.mil.co/SGDEA/frmDesenmascara
Identificador: jn/t SDDt NtMI EXyt IBZ5 DgQc DUo=
Documento firmado digitalmente

Ahora bien, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 80 del Decreto Ley 2324 de 1984, el investigado podrá ser sancionado de la siguiente manera: ***"SANCIONES:*** *Las sanciones a que hubiere lugar por la violación o infracción a cualquiera de las normas citadas, pueden consistir en las medidas siguientes: a) Amonestación escrita o llamada 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 tramite solicitud alguna de renovación o prórroga de privilegios, concesiones, licencias, permisos, autorizaciones o certificaciones a los titulares."* (Cursiva y subraya fuera del texto original).

A este tenor, debe el Despacho, en virtud del principio de proporcionalidad que rige a las actuaciones administrativas sancionatorias, por vía del artículo 44 de la Ley 1437 de 2011, el cual precisa que *"en la medida en que* **el contenido de una decisión,** *de carácter general o particular, sea discrecional,* ***debe ser adecuada a los fines de la norma que la autoriza,*** *y proporcional a los hechos que le sirven de causa".* (Cursiva, negrillas y subrayas fuera del texto original), en primer lugar, establecer *la idoneidad de la medida o la utilidad de la sanción a imponer,* es decir, se deberá realizar un juicio de adecuación, tendiente a determinar **si la medida administrativa es adecuada para alcanzar los fines esperados;** en segundo lugar, *el juicio de necesidad,* el cual permita determinar, **si la medida o el medio utilizado, es realmente eficaz para alcanzar los fines y propósitos perseguidos**, siendo este, el menos limitativo de los derechos subjetivos; y por último, el juicio propiamente de proporcionalidad, que permita **visualizar las ventajas que se alcancen con el fin perseguido.**

En consonancia con lo anterior, en Sentencia C-591 del 14 de diciembre de 1993, proferida por la H. Corte Constitucional se ha indicado que *"La relación que debe existir entre la falta cometida y la sanción a imponer es una cuestión que debe resolver en cada caso el juzgador. En esta tarea resulta obligado aplicar la pena consagrada en la ley de acuerdo con el grado de culpabilidad del sujeto. El juicio de proporcionalidad-que debe ceñirse estrictamente a lo establecido en la ley (CP Art. 230) -es necesariamente individual".* (Cursiva fuera de texto).

De las conductas desarrolladas por el capitán de la nave "La Walkiria", y por los cuales se le formularon cargos, este despacho encuentra que comprometieron de forma clara y fehaciente la seguridad integral marítima, pudiendo ser objeto de una sanción.

No obstante, atendiendo la causal de atenuación y de graduación de la sanción configurada en el caso que nos ocupa y, que, la proporcionalidad implica que la sanción no resulte excesiva en rigidez frente a la gravedad de la conducta, pero *tampoco carente de importancia frente a esa misma gravedad.*

De modo que, conforme a lo dispuesto en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 80, y en atención a que el asunto que hoy nos ocupa, versa sobre la probada responsabilidad administrativa que le asiste al señor **NOEL GÓMEZ SEGUNDO**, identificado con documento No. 8-820-2274 de Panamá, por incurrir en violación a las normas de marina mercante, y atendiendo lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984, en el artículos 80 y 81, y el juicio de proporcionalidad dispuesto en Sentencia C-591 del 14 de diciembre de 1993, proferida por la Honorable Corte Constitucional, procederá a imponer como sanción un llamado de atención al infractor.

Habiendo quedado demostrados los hechos sobre los cuales se funda la decisión jurídica, este despacho declarará responsable al señor **LUIS NOEL GÓMEZ SEGUNDO**, identificado con documento No. 8-820-2274 de Panamá, en su calidad de capitán de la nave "La Walkiria", por incurrir en violación a las normas de marina mercante.

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento puede ser verificada en https://sede.dimar.mil.co/SEtramiteSeguimiento.aspx
Identificador: jn/t SDDt NtMI EXyt IBZ5 DgQc DUo=

Documento firmado digitalmente

En mérito de lo anterior, el Capitán de Puerto de Buenaventura en uso de sus facultades y en especial las que confiere el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 5, numeral 27, en consonancia con lo establecido en el Decreto 5057 de 2009, artículo 3, numeral 8 y la Ley 1437 de 2011, artículo 49,

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO: DECLARAR ADMINISTRATIVAMENTE RESPONSABLE al señor **NOEL GÓMEZ SEGUNDO**, identificado con documento No. 8-820-2274 de Panamá, en su calidad de capitán de la nave "La Walkiria", sin matrícula, de incurrir en violación a las normas de marina mercante, consistente en las siguientes conductas:

CARGO PRIMERO: Navegar en la nave "La Walkiria", sin estar matriculada ante la Autoridad Marítima, el día 13 de noviembre de 2025, en contravía de lo dispuesto en el Código de Comercio, artículos 1475, 1495, 1501, numeral 2 y 1503, Decreto 1070 de 2015, artículo 2.4.1.1.2.36, numeral 3, Decreto Ley 2324 de 1984 en el artículo 84, 86, Ley 2133 de 2021, artículos 5 y 8 y en el Reglamento Marítimo Colombiano 4 – REMAC 4, artículo 4.1.1.

CARGO SEGUNDO: Desempeñarse como capitán de la nave "La Walkiria", sin contar con licencia de navegación vigente que acredite la idoneidad en el desarrollo de actividades marítimas, el día 13 de noviembre de 2025, en contravía de lo dispuesto en el Código de Comercio, artículos 1495, 1501, numeral 2 y 1503, Decreto 1070 de 2015, artículo 2.4.1.1.2.36, numeral 3, artículos 2.4.1.1.1.3. y 2.4.1.1.1.8., y en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 131.

ARTÍCULO SEGUNDO: IMPONER a título de sanción al señor **NOEL GÓMEZ SEGUNDO**, identificado con documento No. 8-820-2274 de Panamá, en su calidad de capitán de la nave "La Walkiria", sin matrícula, un **LLAMADO DE ATENCIÓN** invitándolo y exhortándolo a que vigile y cumpla las normas que regulan la actividad marítima, de acuerdo con lo establecido en el Código de Comercio, artículos 1475, 1495, 1501, numeral 2 y 1503, Decreto 1070 de 2015, artículo 2.4.1.1.2.36, numeral 3, artículos 2.4.1.1.1.3. y 2.4.1.1.1.8., Decreto Ley 2324 de 1984 en el artículo 84, 86 y 131, Ley 2133 de 2021, artículos 5 y 8 y en el Reglamento Marítimo Colombiano 4 – REMAC 4, artículo 4.1.1., para que siempre ejerza la actividad marítima de la navegación a bordo de una nave que se encuentre debidamente matriculada ante la Autoridad Marítima, contando con la licencia de navegación requerida para tal efecto.

ARTÍCULO TERCERO: NOTIFICAR personalmente el contenido del presente acto administrativo al señor **NOEL GÓMEZ SEGUNDO**, identificado con documento No. 8-820-2274 de Panamá, en su calidad de capitán de la nave "La Walkiria", sin matrícula, dentro de los cinco (5) días siguientes al envío de la citación, de conformidad con lo establecido en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, artículos 67 y 69.

ARTÍCULO CUARTO: CONTRA la presente resolución proceden los recursos de reposición el cual deberá interponerse ante el suscrito Capitán de Puerto, y el recurso de apelación ante el Director General Marítimo, que se interpondrán por escrito en la diligencia de notificación personal, o dentro de los diez (10) días siguientes a ella, o a la notificación por aviso, o al vencimiento del término de publicación, según el caso, de conformidad con lo establecido en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, artículo 76.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,
Dada en Buenaventura D.E.

Capitán de Fragata **CESAR HUMERTO GRISALES LÓPEZ**
Capitán de Puerto de Buenaventura

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento puede verificarse en https://sede.dimar.mil.co/SEAtramiteSeguimiento
Identificador: jn/t SDDt NtMI EXyt IBZ5 DgQc DUo=

Documento firmado digitalmente