



Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana
Capitanía de Puerto
de Cartagena

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

NOTIFICACIÓN POR ESTADO No. 127

REFERENCIA: PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONATORIO POR PRESUNTAS INFRACCIONES A LA NORMATIVIDAD MARITIMA COLOMBIANA, INVESTIGACIÓN No. 15022022-033- MN "MAXICAT".

RESOLUCIÓN: RESOLUCION NUMERO (0065-2022) MD-DIMAR-CP05-JURIDICA DE 17 DE MARZO DE 2022, POR MEDIO DE LA CUAL SE ORDENA EL ARCHIVO DE LA INVESTIGACION ADMINISTRATIVA NÚMERO 15022022-033.

EL PRESENTE ESTADO SE FIJA HOY VEINTISIETE (27) DE ABRIL DEL AÑO DOS MIL VEINTIDÓS (2022) A LAS 08:00 HORAS, Y SE DESFIJA EL MISMO DÍA A LAS 18:00 HORAS

Haim Mendoza
HAIM MENDOZA

AUXILIAR JURÍDICO AD HONOREM CP05



La seguridad
es de todos

Mindefensa



Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

RESOLUCIÓN NÚMERO (0065-2022) MD-DIMAR-CP05-JURIDICA 17 DE MARZO DE 2022

Por la cual procede este despacho a proferir auto de archivo dentro de la investigación administrativa No. 15022021-033 adelantada con ocasión acta de protesta de fecha 14 de enero de 2022, diligenciado por el personal de Guardacostas de Cartagena, en contra de la motonave denominada "**MAXICAT**", con número de matrícula MC-05-634 por presunta infracción a normas de la marina mercante colombiana, en concordancia con el numeral 8° del artículo 3 del Decreto 5057 de 2009

EL SUSCRITO CAPITÁN DE PUERTO DE CARTAGENA

En uso de las facultades legales conferidas en el Decreto Ley 2324 de 1984 y en especial las conferidas en el Decreto 5057 de 2009.

ANTECEDENTES

Mediante acta de protesta suscrita por el Cuerpo de Guardacostas de Cartagena, de fecha 14 de enero de 2022, se informó a este despacho los hechos relacionados con la motonave denominada "**MAXICAT**", por la presunta infracción a la normatividad marítima colombiana, contenidas en el reglamento marítimo colombiano 7.

Mediante auto data febrero 8 de 2022, se procedió a iniciar averiguación preliminar en contra de la motonave denominada "**MAXICAT**".

En virtud de lo anterior, el despacho procede a pronunciarse de la siguiente manera:

CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

El artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984, establece que la Dirección General Marítima ejerce su jurisdicción 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 fluvio-marinos; mar territorial, 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 se relacionan en la presente normatividad, en las áreas indicadas.

Concordantemente, el numeral 8º del artículo 3º del Decreto 5057 de 2009, establece que corresponde a las Capitanías de Puerto ejercer la Autoridad Marítima en su Jurisdicción, promover, coordinar y controlar el desarrollo de las actividades marítimas, en consonancia con las Políticas de la Dirección General Marítima.

Así mismo, el artículo 76 del Decreto- Ley 2324 de 1984, le concede la facultad, previa investigación, para determinar y aplicar cuando hubiere lugar, las sanciones disciplinarias o multas por infracciones o violaciones a normas relativas a las actividades marítimas de la Marina Mercante.

Seguidamente, el artículo 79 de esta disposición, establece que constituye infracción a las normas de Marina Mercante toda contravención o intento de contravención a las normas del citado decreto, a las leyes, decretos, reglamentos y demás normas o disposiciones vigentes en materia marítima, ya sea por acción u omisión.

Así las cosas, para los casos que lleguen a configurar infracción de normas de la Marina Mercante, el artículo 80 de la misma regulación, contemplan las siguientes alternativas de sanción:

- a) Amonestación escrita o llamado de atención al infractor, en cuyo caso se dejará copia del informe de quien impuso la sanción o de la carta en su caso, en los archivos de la Dirección General Marítima y Portuaria y de las Capitanías de Puerto;
- b) Suspensión, que consiste en la pérdida temporal de los privilegios, concesiones, licencias, permisos, autorizaciones o certificados que haya expedido la Dirección General Marítima y Portuaria;
- c) Cancelación, que consiste en la pérdida permanente de los anteriores privilegios, concesiones, licencias, permisos, autorizaciones o certificados;
- d) Multas, las que podrán ser desde un salario mínimo hasta cien (100) salarios mínimos, si se trata de personas naturales y, de cinco (5) salarios mínimos hasta mil (1.000) salarios mínimos, si se trata de personas jurídicas. Por salario mínimo se entenderá el salario mínimo legal aplicable que rija el día en que se imponga la sanción o multa. La no cancelación de la multa una vez ejecutoriada la providencia mediante la cual se dispuso, dará lugar además a la acumulación de intereses legales y a que no se les expida o trámite solicitud alguna de renovación o prórroga de privilegios, concesiones, licencias, permisos, autorizaciones o certificaciones a los titulares. (La subraya es nuestra).

El artículo 81 contempla las causales de agravación y atenuación que se deberán tener en cuenta para su imposición.

Por su parte, este Despacho de conformidad con lo establecido en el inciso 2º del artículo 47 de la Ley 1437 de 2011, establece que las investigaciones y sanciones por las anteriores infracciones se tramitan de conformidad con las reglas del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, aplicable al presente caso por tratarse de la normatividad procedimental vigente para la fecha en que se registraron los hechos materia de investigación.

De otro lado, el artículo 47 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, establece que, concluidas las averiguaciones preliminares, si fuese el caso, el juzgador formulará cargos mediante acto administrativo en el que se 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.** Así mismo, el artículo 49 ibidem, estatuye 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.

Establecido lo anterior, para el caso concreto, se debe tener en cuenta en primer lugar, la información suministrada por el Cuerpo de Guardacostas de Cartagena, la cual se relaciona a continuación:

“ El día 14 de enero de 2022 (...) la URR inicia el desplazamiento hasta la M/N para realizar la inspección de rutina, realizándola en posición LAT. 10°24.984 N LONG 75°32.821 W en donde se interroga al capitán de porque lleva la música a todo volumen incumpliendo la circular emitida por la capitanía de puerto donde dice teniendo en cuenta lo anterior y con fundamento en lo dispuesto en la resolución No. 0627 del 07 de abril de 2006, proferida por el Ministerio del Medio Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, por la cual se establece la norma nacional de emisión de ruido y ruido ambiental, el suscrito capitán de puerto de Cartagena, dispone como estándares máximos permisibles de niveles de emisión de ruido en las naves que transiten por la bahía interna de Cartagena entre 65 DE(A)- DECIBELES, durante el día y 55 DECIBELES DE(A) en la noche. Siendo preciso indicar que dentro de las marinas no está permitido el uso de equipos de sonido a bordo de las naves a alto volumen. El capitán responde que estaba consciente del incumplimiento de la norma debido a esto acepta la infracción.

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

En el curso de la etapa de averiguación preliminar, se indagó con al área de marina mercante encargada del registro de las naves, con el propósito de conocer a los datos concernientes al propietario y operador de la nave en comento, conjuntamente, se allegó la circular que regulaba el tema de ruidos, emitida por la Capitanía de Puerto de Cartagena.

Como resultado de dicha diligencia, cabe resaltar que la Capitanía de Puerto de Cartagena, ha establecido disposiciones la circular **CR-20210039** de fecha 04 de junio de 2021, la cual trata de los estándares máximos permisibles de niveles de emisión de ruido en naves en la bahía de Cartagena, que indica entre otras cosas que:

“(...) de conformidad al cumplimiento de la norma nacional de emisión de ruido y ruido ambiental, en concordancia con las políticas, directrices y regulaciones relacionadas con la conservación y protección del medio ambiente, los recursos naturales, la prevención de amenazas y protección a las zonas destinadas a la seguridad y defensa de la Nación, hospitalaria y áreas residenciales urbanas en la Ciudad de Cartagena D.T.y C., procede esta Capitanía de Puerto, reiterar los estándares máximos permisibles de niveles de emisión de ruido en las naves que transiten por la Bahía Interna de Cartagena, así:

1. En horario diurno, a partir de las 07:00 am a las 19:00 horas, hasta un máximo de 65 DB(A) decibeles.

2. En horario nocturno, a partir de las 19:00 horas a las 07:00 am, hasta un máximo de 55 DB(A) decibeles.

La anterior regulación será verificada y controlada por esta autoridad en coordinación institucional con el Establecimiento Público Ambiental, EPA Cartagena y la Estación de Guardacostas de Cartagena (...)

Según lo precitado, para poder establecer de conformidad con la normatividad vigente, que no se atendieron las recomendaciones de la Capitanía de Puerto de Cartagena, mediante circulares, avisos, órdenes verbales y/o demás medios de comunicación, se constituye en infracción de normas de marina mercante y dar lugar a la respectiva sanción, es necesario, una prueba técnica, que se obtiene en coordinación con el Establecimiento Público Ambiental y EPA Cartagena, la cual no fue realizada, el acta de protesta remitida por el cuerpo de Guardacostas de Cartagena, que dio sustento para iniciar las acciones pertinentes que conllevaran al despacho, no aporta prueba de ningún índole, que conlleve a obtener un grado de certeza frente a la comisión de las conductas contrarias a la norma marítima

Al respecto y haciendo un análisis detallado de la información suministrada por la autoridad antes mencionada, encuentra el despacho que no existen suficientes elementos probatorios y de juicio, para establecer la existencia de una presunta infracción a la normatividad marítima colombiana.

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

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

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

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

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

Así mismo, y en vista que no existen otras herramientas probatorias que aporten mayores elementos de juicio, este despacho desde una perspectiva garantista encaminada a amparar la presunción de inocencia con la que cuenta todo investigado, más aún cuando la conducta propone la imposición de una sanción, considera no suficiente el material consagrado en el expediente objeto de investigación para continuar el curso del presente proceso, por lo tanto, se ordenará el archivo de la averiguación preliminar surtida y los demás documentos anexos.

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


RESUELVE

PRIMERO: Ordenar el archivo de la investigación administrativa No. 15022022-033 iniciada mediante averiguación preliminar de fecha febrero 08 de 2022, de la motonave denominada "**MAXICAT**", con base en los argumentos planteados en la parte motiva del presente proveído.

SEGUNDO: Comuníquese esta decisión de conformidad con la previsión legal contenida en el Código de procedimiento administrativo y de lo contencioso administrativo.

TERCERO: Contra el presente proveído no procede recurso alguno.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE,



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