

**MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL  
DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA**

**NOTIFICACIÓN POR ESTADO No. 054**

**REFERENCIA:** PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO POR PRESUNTA INFRACCIONES A LA NORMATIVIDAD MARÍTIMA COLOMBIANA. INVESTIGACIÓN No. 15022022-026- MN "DARLYS".

**RESOLUCIÓN:** NÚMERO RESOLUCIÓN NÚMERO (0051-2022) MD-DIMAR-CP05-JURIDICA 7 DE MARZO DE 2022, POR LA CUAL SE ORDENA EL ARCHIVO DE LA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA NÚMERO 15022022-026.

---

EL PRESENTE AUTO SE FIJA HOY QUINCE (15) DE MARZO DEL AÑO DOS MIL VEINTIDÓS (2022) A LAS 08:00 HORAS, Y SE DESFIJA EL MISMO DIA A LAS 18:00 HORAS.



**KATHERIN CASTELLAR LASTRE**  
ASESORA JURIDÍCA CP05

## **RESOLUCIÓN NÚMERO ( 0051-2022) MD-DIMAR-CP05-JURIDICA 7 DE MARZO DE 2022**

Por la cual procede este despacho a proferir auto de archivo dentro de la investigación administrativa No. 15022022-026 adelantada con ocasión al informe de fecha 10 de diciembre de 2021, suscrito y remitido por el señor Zair Silva García, identificado con cédula de ciudadanía número 9.148.087 en relación a la motonave denominada DARLYS, con número de matrícula CP-05-3679-B, 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 informe de fecha 10 de diciembre de 2021, suscrito y remitido por Zair Silva García, identificado con cédula de ciudadanía número 9.148.087 se informó a este despacho los hechos relacionados con la motonave denominada "**DARLYS,**" por la presunta infracción a la normatividad marítima colombiana, contenidas en el reglamento marítimo colombiano 7.

Mediante auto data 25 de enero de 2022, se procedió a iniciar averiguación preliminar en contra de la motonave denominada "**DARLYS,**".

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

### **CONSIDERACIONES DEL DESPACHO**

El artículo 2° 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 Zair Silva García, capitán y propietario de la motonave DARLYS, la cual se relaciona a continuación:

*“(...) mediante la presente, (...) manifiesto que el día de ayer, 09 de diciembre de 2021 cuando estábamos preparados para salir del archipiélago de las Islas del rosario, específicamente en la Champetua, (...) donde le solicita que tome por el canal del dique, pues la brisa estaba fresca, tanto ella como Berta de casa blanca me insistieron en que tomara por la vía del canal del dique les repliqué que no tenía suficiente combustible, que no se quería arriesgar a tomar por esa vía pues sabía que no me alcanzaría el combustible, pues consciente estoy de que por el canal de Dique el recorrido es doble, a pesar de darles mis razones claras ellas insistieron y me dijeron : “Vamos, compramos combustible en pasacaballos”,*

*Al llegar a la boca del Dique, como no es un canal exacto para entrar al canal de dique y es muy difícil hallar la entrada, estuve varias veces intentando entrar, pero quedaba encallado, lo intenté muchas veces, pero no pude. Al ver unos pescadores, entonces solicité ayuda para que me guiaran y así poder entrar. Aunque conté con la ayuda de los pescadores, no fue sino después de muchos intentos que logramos pasar. Sin embrago, a*



*pesar de la guianza me volví a varar, pues no era nada fácil hallar la entrada. Entonces me quedé sin combustible, pero en vez de quedarme a la deriva. Preferí anclarme allí y fui a Santana para comprar gasolina, pero no encontré gasolina en Santana. De ahí que tomé una moto y llegué al puente de Bajaire, cerca de Pasacaballos donde encontré una estación de gasolina, me dirigí hacia la embarcación, pero ya Maricruz había enviado otra lancha para trasladar a la embarcación. Al llegar mi hermano, Jenaro Silva, ya estaba subiendo a los pasajeros a otra lancha, la Peggy Paola, quienes trajeron al personal a Cartagena sanos y salvos sin ninguna novedad”.*

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 verificó con el sistema de información integrado de DIMAR, lo concerniente sobre la licencia del capitán, hallando que la misma cuenta con vigencia; conjuntamente, revisada la carpeta de la embarcación se puede vislumbrar que los certificados estatutarios de la motonave aludida cuentan con vigencia, dando la certeza que la nave cumple con las disposiciones del Reglamento Nacional de Catalogación, inspección y certificación de naves y artefactos navales de bandera colombiana.

Al respecto, se tiene que, efectivamente el día 10 de diciembre de 2021, durante la navegación se presentó novedad de falta de combustible de la motonave DARLYS, lo que ocasionó que el capitán anclara la embarcación para ir en busca del mismo, por ende, originó que trasladaran a sus pasajeros a otra embarcación quienes fueron llevados a Cartagena sanos y salvos; hechos que para el despacho también son relevantes como los hechos que descadieron la presente investigación, siendo oportuno recordar que, aunque en el capitán de una embarcación, recae la responsabilidad de la navegación y gobernabilidad de la motonave, además, que todo lo que ocurra durante la navegación está dentro del hemisferio de sus responsabilidades, también es cierto que, la novedad presentada se debió a una situación desatinada en el transcurso de la navegación, incluso, es menester resaltar que los hechos fueron expuestos por el referido capitán una vez su llegada al muelle e incluso cumplió con su deber de comunicación oportuna a la Capitanía de Puerto de Cartagena, sobre sus propias novedades, obrante a folio 03.

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 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.

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,

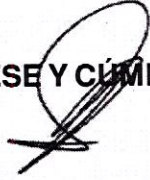
### **RESUELVE**

**PRIMERO:** Ordenar el archivo de la investigación administrativa No. 15022022-026 iniciada mediante averiguación preliminar de fecha 25 enero 2022, de la motonave denominada “**DARLYS**,” 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