

**MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA
CAPITANÍA DE PUERTO DE CARTAGENA**

LA SUSCRITA ASESORA DE LA OFICINA JURÍDICA DE LA CAPITANÍA DE PUERTO DE CARTAGENA MEDIANTE

EDICTO No.007/2021

HACE SABER

QUE SE PROCEDE A FIJAR EDICTO EN LA CARTELERA DE ESTE DESPACHO Y EN EL PORTAL WEB DE NOTIFICACIONES ELECTRÓNICAS DE DIMAR, CON EL FIN DE NOTIFICAR A TODOS LOS INTERESADOS Y PERSONAS INDETERMINADAS QUE PUEDAN TENER INTERES EN EL **AUTO DE ARCHIVO DE LA INVESTIGACIÓN DE FECHA 10 DE DICIEMBRE DE 2021, PROFERIDO POR EL CAPITÁN DE PUERTO DE CARTAGENA DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN JURISDICCIONAL No. 15012019-021 ADELANTADA POR SINIESTRO MARÍTIMO DE ABORDAJE DONDE SE ENCUENTRAN INVOLUCRADAS UNA EMBARCACIÓN TIPO ARTESANAL SIN MATRÍCULA Y UNA MOTONAVE NO IDENTIFICADA, EN HECHOS OCURRIDOS EL DÍA 29 DE NOVIEMBRE DE 2019.**

EN VIRTUD DE LO ANTERIOR, SE TRANSCRIBE ACAPITE RESOLUTIVO DE LA MENCIONADA DECISIÓN:

ARTÍCULO 1º.- ORDENAR EL ARCHIVO DEL EXPEDIENTE NO. 15012019-021, CORRESPONDIENTE A SINIESTRO MARÍTIMO DE ABORDAJE POR HECHOS OCURRIDOS EL 29 DE NOVIEMBRE DEL AÑO 2021, DONDE SE ENCUENTRAN INVOLUCRADAS UNA EMBARCACIÓN TIPO ARTESANAL SIN MATRÍCULA Y UNA MOTONAVE NO IDENTIFICADA, LO ANTERIOR DE ACUERDO A LOS CONSIDERANDOS DE LA PRESENTE DECISIÓN. **ARTÍCULO 2º.-** NOTIFICAR PERSONALMENTE EL CONTENIDO DE LA PRESENTE A LAS PARTES RECONOCIDAS DENTRO DE LA PRESENTE INVESTIGACIÓN. **ARTÍCULO 3º.-** CONTRA LA PRESENTE DECISIÓN PROCEDEN LOS RECURSOS DE REPOSICIÓN EN SUBSIDIO DE APELACIÓN, QUE DEBERÁ SE INTERPUESTO DENTRO DE LOS TRES (3) DÍAS SIGUIENTES A LA NOTIFICACIÓN PERSONAL O DESFIJACIÓN DEL EDICTO, TAL COMO DISPONE EL ARTÍCULO 46 DEL DECRETO LEY 2324 DE 1984.

EL PRESENTE EDICTO SE FIJA HOY DIECISIETE (17) DE DICIEMBRE DE DOS MIL VEINTIUNO (2021) A LAS 08:00 HORAS, POR EL TÉRMINO DE CINCO (05) DÍAS HÁBILES Y SE DESFIJA EL DÍA VEINTITRES (23) DE DICIEMBRE DE DOS MIL VEINTIUNO (2021) A LAS 18:00 HORAS.


STEFANIA ARNEADO OVIEDO
ASESORA JURÍDICA CP05

**DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA
CAPITANÍA DE PUERTO DE CARTAGENA**



Cartagena D.T.y C., 10 de diciembre de 2021

Referencia: 15012019-021 – MN Sin identificar
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Auto de Archivo.

OBJETO A DECIDIR

Procede el despacho a pronunciarse sobre la investigación por siniestro marítimo de abordaje, iniciada a través de auto de fecha 04 de diciembre del año 2019, con fundamento a protesta de fecha 29 de noviembre del año 2019, suscrita por el señor S3MEC Ballestas Munive Daniel David, en calidad de Comandante de la Unidad de reacción rápida BP-493 adscrita a la Estación de Guardacostas de Cartagena.

ANTECEDENTES

Que de acuerdo a protesta de fecha 29 de noviembre del año 2019, suscrita por la Estación de Guardacostas de Cartagena, se informa a este despacho que durante patrullaje de control, se recibe llamado por el supervisor operacional de la Estación de Guardacostas de Cartagena, siendo las 11:30 horas aproximadamente, con el fin de verificar información de 02 motonaves tipo lancha, que colisionaron en el sector del canal del Dique, en coordenadas LAT 10° 16'312" LONG 75°31'080; según la información suministrada por particulares (pescadores), en el sitio se manifiesta que una de las lanchas huyó del lugar dejando una persona mal herida y otra desaparecida, la lancha que emprendió la huida iba presuntamente operada por el señor Carlos Emilio Amaranto Torres, identificado con cédula de ciudadanía No. 9.157.110, y la otra lancha de menor eslora con 02 personas a bordo una identificada como MARIELA SIERRA VEGA, identificada con cédula de ciudadanía No. 4.545.380 y el señor PEDRO BLANQUICETT MERCADO, identificado con cédula de ciudadanía No. 73.074.393, quien se encontraba desaparecido y en consecuencia se inició el procedimiento de búsqueda y rescate en el sector del Canal del Dique.

Así las cosas y conocidos los hechos antes señalados, procedió el Capitán de Puerto de Cartagena a dar inicio a investigación por siniestro marítimo de abordaje a través de auto de fecha 04 de diciembre del año 2019, en aras de dar cumplimiento a las normas nacionales y tratados internacionales ratificados por Colombia que regulan el asunto en estudio.

PRUEBAS

Documentales:

- Protesta de fecha 29 de noviembre del año 2019, suscrita por el señor S3MEC Ballestas Munive Daniel David, en calidad de Comandante de la Unidad de

Reacción Rápida BP-493, de la estación de Guardacostas de Cartagena y señal suscrita por el señor TKESP Fernandez Rodriguez Miguel.

- Oficio No. 15201906039 de fecha 05 de diciembre del año 2019, dirigido al señor Jorge ENRIQUE Uricoechea Perez, en calidad de Comandante de la Estación de Guardacostas de Cartagena.
- Correo Electrónico de fecha 18 de febrero del año 2020, dirigido a la señora Melida Elena Del Socorro Bejarano Leal, en calidad de Inspectora Fluvial de Cartagena, suscrito por el señor Capitán de Puerto de Cartagena.
- Oficio No.181600 MD DIMAR CP05 de fecha 18 de febrero del año 2020, dirigido al señor Responsable del Área de Marina Mercante de la Capitanía de Puerto de Cartagena.
- Oficio No. 15202000871 del 21 de febrero del año 2020, dirigido al señor Luis Fernando Lara Cogoyo, en calidad de comandante de la Estación de Guardacostas de Cartagena, remitiendo PQR.
- Oficio No. 15202000805 de fecha 19 de febrero del año 2020, suscrito capitán de Puerto de Cartagena dirigido a la señora Melida Elena Del Socorro Bejarano Leal, en calidad de Inspectora Fluvial de Cartagena.
- Oficio de fecha 19 de febrero del año 2020, suscrito por la señora Melida Elena Del Socorro Bejarano Leal, en calidad de Inspectora Fluvial de Cartagena.
- Constancia secretarial de fecha 13 marzo del año 2021, por medio del cual se allega pantallazo del Sistema Integrado de Información DIMAR SIID, por medio del área de marina mercante de la CP05.
- Oficio No. 15202002430 de fecha 15 de julio el año 2020, dirigido al señor Hernando Lara Cogollo, en calidad de Comandante de la Estación de Guardacostas de Cartagena.
- Oficio Interno 08111 MD DIMAR CP05 JURIDICA, de fecha 08 de julio del año 2020, dirigido al Centro de Investigación Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe.
- Oficio No, 050840R de agosto del año 2020, Suscrito por el señor German Augusto Escobar Olaya en calidad de Director de Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe.
- Oficio No. 20200422651162483 de fecha 21 de marzo del año 2020, suscrito por el señor Capitán de Fragata Luis Fernando Alra Cogollo, en calidad de Comandante de la Estación de Guardacostas de Cartagena.
- Oficio No.20200422652326383, de 11 de agosto de 2020, suscrito por el señor Capitán de Fragata Luis Fernando Lara Cogollo, en calidad de Comandante Estación de Guardacostas Cartagena.
- Solicitud de aplazamiento de audiencia Pública de fecha 25 de agosto del año 2020, presentada por la señora Yennifer Blaquicett y Marela Sierra.
- Oficio 15202004270 de fecha 13 de noviembre del año 2020, dirigido a la señora Aydis Maria Gonzalez Padilla.
- Oficio No.15202004292 de fecha 17 de noviembre del año 2020, por medio del cual se resuelve derecho de petición, presentado por el señor Erlin Antonio Castro Zuñiga.
- Oficio No. 15202004299 de fecha 17 de noviembre del año 2020, dirigida a los señores Asociación de Red de Pescadores Artesanales Afrodecendientes del Caribe.
- Constancia secretarial de fecha 10 de febrero del año 2021, por medio del Doctor Arturo Castillo, copia de Poder, copia de acta de protesta de la Estación de Guardacostas de Cartagena, Copia de Oficio 20200422650646633, suscrito por la Estación de Guardacostas en respuesta a Derecho de Petición.

- Oficio No. 15202100868 MD DIMAR CP05 JURIDICA, de fecha 15 de febrero del año 2021, dirigido a la Fiscalía Seccional No. 19 Especializada.
- Correo Electrónico de fecha 31 de marzo del año 2021, presentado por el señor Arturo Rafael Castillo Orozco, adjunto expediente de Fiscalía General de la Nación, con los correspondientes antecedentes.

Testimoniales:

En diligencia de audiencia pública bajo de la modalidad virtual de fecha 13 de abril del año 2021, comparece:

1. La señora MARELA SIERRA VEGA, en calidad de pasajera a bordo de la motonave de tipo artesanal sin nombre y sin matrícula, quien frente a los hechos objeto de estudio declaro:

Que el día de los hechos venía de una faena de pesca, desde la ciénaga de Arroyo Hondo donde permanecieron entre 3 o 4 días pescando, cuando venían de regreso por el Canal del Dique, estando como a 2 kilómetros del puente del Corregimiento de pasacaballos, junto con su esposo quien iba sentado en la popa y de frente por ser el piloto abordo de la embarcación y navegaban del lado del mangle, costado izquierdo; el señor PEDRO BLANQUICETT, evidencio una embarcación, razón por la cual en dicho instante procedió a levantarse del asiento, haciendo señas y sonidos, a lo que inmediatamente la señora MARIELA SIERRA, quien se encontraba de espalda a la proa de la embarcación, se dio la vuelta y la otra embarcación ya estaba pasando por encima de su lancha y de ellos consecuentemente.

Relata la pasajera que la embarcación que los envistió trataba de una Lancha de ambulancia de Boca Cerrada, de acuerdo a relatos de terceros, así mismo que la unidad de Guardacostas, le señalo que la persona que iba manejando la otra lancha, le había quitado el motor, y una presunta indagación se evidenciaba que uno de sus tripulantes todavía tenía el chaleco puesto.

Que como consecuencia del abordaje el señor PEDRO BLANQUICETT, cayó al agua y esta presento lesiones en su cara y cuerpo, así mismo que al momento del abordaje pidió ayuda a la embarcación que presuntamente los colisiono, pero los mismo sin reparo alguno huyeron de la zona de siniestro.

Que frente a la individualización de los tripulantes de la embarcación con la que sufrieron el abordaje, indicó que No recuerda el nombre, pero se trataba de un muchacho delgado moreno, adicionalmente en cuanto a si la embarcación contaba con algún registro numero o nombre, indicio que no alcanzo a captar ningún tipo de identificación, solo que la lancha no tenía techo.

Frente a las condiciones seguridad de la embarcación y licencia de navegación del señor PEDRO BLANQUICETT, la misma señalo no tener conocimiento si tenía licencia y al momento del siniestro no contaban con chalecos salvavidas.

2. La señora YENNIFER BLANQUICETT SIERRA, en calidad de familiar del señor PEDRO BLANQUICETT MERCADO (Q.E.P.D.) y quien frente a los hechos objeto de estudio relata:

Que el 29 de noviembre de 2019, sus padres estaban de pesca, cuando le fue avisada del accidente, Cuando llego al lugar de los hechos su mama estaba atendida por una vecina del sector de pasacaballos, y ya la habían atendido en el puesto de salud, con una cortada bastante profunda.

De acuerdo a lo señalado por su madre ellos venían casi a la altura del puente del corregimiento de Pasacaballos, a eso de las 10:00 am, cuando su padre se levantó a hacerle señas a la otra lancha, pero esta les pasó por encima y en consecuencia su padre cayó al rio, así mismo que una persona que estaba en un astillero les informo que había sido una lancha blanca con una franja negra un motor 40.

Que el día 30 de noviembre del año 2019, tuvieron una reunión con el teniente Fernández, quien señalo que efectivamente era una lancha ambulancia de Boca cerrada que pertenecía a una fundación, pero que al parecer no estaba empapelada y que piloto se trataba de un señor llamado Carlos Emilio amaranto.

Se deja constancia a que, a la fecha de la práctica de la diligencia de audiencia pública, aún no se encuentra plenamente individualizado el piloto de la embarcación involucrada en el siniestro que hoy se investiga, así como tampoco datos de contacto del mismo, pues la información de que el mismo tratase del señor CARLOS EMILIO AMARANTO TORRES, identificado con cedula de ciudadanía No. 9.157.110, se trata de información suministrada por testigos o terceros no identificados en el proceso.

CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

Corresponde al Capitán de Puerto, el conocimiento para la investigación y fallo de los accidentes o siniestros marítimos ocurridos dentro de las áreas de su jurisdicción, de conformidad con lo establecido en los artículos 25 y siguientes del Decreto Ley 2324 de 1984.

Que el artículo 26 ibidem establece que: “*Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional. Para los efectos del presente decreto son accidentes o siniestros marítimos, sin que se limite a ellos, los siguientes: (a) el naufragio, (b) el encallamiento, (c) el abordaje, (d) la explosión o el incendio de naves o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas, (e) la arribada forzosa, (f) la contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina y, (g) los daños causados por naves y artefactos navales a instalaciones portuarias(...)*”. (Cursiva fuera del texto original).

Al respecto, la Resolución MSC.255(84) (adoptada el 16 de mayo de 2008), por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional, ha definido como siniestro marítimo, aquel evento que ha tenido como resultado .1) **la muerte o lesiones graves de una persona, causadas por las operaciones de un buque o en relación con ellas;** 2) la pérdida de una persona que estuviera a bordo, causada por las operaciones de un buque o en relación con ellas; 3) la pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque; 4) daños materiales graves sufridos por un buque; 5) la varada o avería importante de un buque, o la participación de un buque en un abordaje; 6) daños materiales graves causados por las operaciones de un buque o en relación con ellas; 7) daños graves al medio ambiente como resultado de los daños sufridos por uno o varios buques, causados por las operaciones de uno o varios buques o en relación con ellas.

En consecuencia, cuando la Autoridad Marítima tenga conocimiento de la presunta ocurrencia en el área de su jurisdicción territorial de uno de los eventos anteriormente descritos, iniciará la investigación jurisdiccional con miras a primero declarar la existencia del siniestro, segundo, la responsabilidad del mismo, tercero la condena (avalúo de daños) y por último la responsabilidad por violación a las normas de la marina mercante cuando a ello hubiese lugar.

De lo anterior, es menester precisar que al momento de la apertura de la presente investigación este despacho desconocía la identificación e individualización del capitán y/o tripulación de una de las embarcaciones involucradas en el siniestro de abordaje, así como la de su armador y/ o propietario; sin embargo y en aras de determinar las circunstancias de tiempo, modo y lugar, procedió a ordenar no solo la apertura de la investigación, si no las pruebas correspondientes en aras de vincular a cada uno de los involucrados en el accidente que hoy se investiga, así las cosas y una vez decretadas y practicadas las pruebas, hasta el momento procesal en que nos encontramos se ha determinado que:

CASO CONCRETO

Que de acuerdo a la protesta allegada por el señor S3MEC Ballestas Munive Daniel David, en calidad de Comandante de la unidad de reacción rápida BP-493 de la Estación de Guardacostas de Cartagena, menester señalar que le corresponde al Capitán de Puerto, el conocimiento para la investigación y fallo de los accidentes o siniestros marítimos ocurridos dentro de las áreas de su jurisdicción, conforme al procedimiento consagrado en los artículos 25 y siguientes del Decreto Ley 2324 de 1984.

Ahora bien, conforme a las pruebas antes compendiadas, se tiene que no existe dubitación alguna sobre la existencia de un abordaje entre dos embarcaciones el día 29 de noviembre del 2019, en el canal del Dique, en mediciones del Puente del corregimiento de Pasacaballos, el cual dejó como resultado una persona lesionada y otra desaparecida quien dos días después fue hallada sin vida y quien responde al nombre de PEDRO BLANQUICETT MERCADO, quien fungió como capitán de una de las embarcaciones de tipo de artesanal involucradas en el abordaje objeto de estudio.

Así las cosas y pese a no contar con la información correspondiente para propender para dar cumplimiento a lo estipulado en los artículos 36 y 37 del Decreto Ley 2324 de 1984, tenemos que esta entidad procedió a expedir el auto inicial declarando abierta la investigación y relacionando las pruebas que en ese momento se consideraron necesarias para el esclarecimiento de los hechos, ordenándose las notificaciones a que hubiere lugar, y en especial a los directamente involucrados en el abordaje.

Es entonces que evaluando cada una de las pruebas incorporadas a la investigación, tenemos que a la fecha no ha sido posible la notificación de los sujetos involucrados, pese a cada una de las actuaciones y averiguaciones de este despacho, las cuales nos permitimos relacionar así:

A través de oficio No. 15201906039 de fecha 05 de diciembre del año 2019, dirigido al señor JORGE ENRIQUE URICOECHEA PEREZ, en calidad de Comandante de la Estación de Guardacostas de Cartagena, y en virtud de la falta de identificación de las motonaves involucradas en el siniestro investigado, se requirió ampliación de la protesta, a fin de vincular y notificar a los operadores de estas, para las correspondientes

diligencias, recabado mediante oficio No. 15202002430 de fecha 15 de julio el año 2020, dirigido al señor HERNANDO LARA COGOLLO, en calidad de nuevo Comandante de la Estación de Guardacostas de Cartagena.

Así las cosas y a través de Oficio No. 20200422651162483 de fecha 21 de marzo del año 2020 y Oficio No.20200422652326383, de 11 de agosto de 2020, suscritos por el señor Capitán de Fragata LUIS FERNANDO ALRA COGOLLO, en calidad de Comandante de la Estación de Guardacostas de Cartagena, quien anexa oficio de fecha 26 de marzo del año 2020, suscrito por el señor S3 BALLESTAS MUNIVE DANIEL, quien frente a la ampliación de protesta señaló:

“Yo, S3 BALLESTAS MUNIVE DANIEL, no puedo certificar la fuente de donde salieron los datos. Debido que los datos fueron suministrados por el supervisor operación de la estación guardacostas de Cartagena en su momento vía telefónica, por medio de llamada y app WhatsApp donde presuntamente la información fue suministrada por familiares de las víctimas del siniestro o personas que se encontraban en el sector cuando efectuaron las llamadas de emergencia.

Al momento de esta en el lugar de los presuntos hechos, no se encontró embarcaciones o personas que pertenecieran al momento del siniestro.

La información consistente a las naves implicadas fue suministrada presuntamente por el personal de la policía nacional del sector de Pasacaballo, los cuales según relatos suministrados por particulares y pescadores lograron individualizar por medio de fotos de la embarcación la cual emprendió la huida.

La información del operador de la embarcación que emprendió la huida fue suministrada y confirmada presuntamente por personal de policía nacional del sector de Barú, donde describen los datos del operador de la embarcación y manifiestan que la embarcación en el momento del siniestro fue usada como transporte de emergencia comunitario (ambulancia) para personas de la comunidad pertenecientes a BOCA CERRADA. Afirmando que el señor CARLOS EMILIO AMARANDO TORRES, fue la persona que opero durante los tiempos en los que aconteció el siniestro”. (Cursiva fuera del texto original).

De lo antes relatado, se precisa que la unidad de Reacción Rápida de Guardacostas de Cartagena, quien atendiendo el llamado, no constató los datos directamente con el personal involucrado en el siniestro de abordaje, pues al momento de la atención del siniestro la información de los hechos, le fue suministrada por pescadores, habitantes de la zona y en averiguaciones con el personal de la Policía Nacional, razón por la cual no existe por esa autoridad certeza en la individualización e identificación, así como tampoco datos de contacto del operador de la embarcación que se implicó en el siniestro.

Adicionalmente y en respuesta a Derecho de Petición No. 20200422650646633, de fecha 02 de marzo del año 2021, suscrito por el señor Comandante de la Estación de Guardacostas, quien, en respuesta a la ampliación de la protesta, y demás circunstancias que rodearon el siniestro, señaló frente a los hechos objetos a estudio y verificación que:

Frente a la custodia de la embarcación que originó el accidente, propietario, número de matrícula de la embarcación y nombre de los tripulantes, se determinó que, al momento de arribar a la zona de los hechos, no se encuentran la motonave que al parecer ocasionó el siniestro, así mismo que la información recibida fue aportada por particulares en relación a las características de las presuntas lanchas que se vieron involucradas en los hechos investigados y la cual huyó una vez ocurrieron los hechos.

Así mismo y que al momento del arribo de la URR de Guardacostas, la misma priorizó la búsqueda y rescate de una persona desaparecida, como consecuencia del siniestro en aras de salvaguardar la vida humana en el mar, razón por la cual los esfuerzos de la unidad se concentraron en hallar y rescatar a la persona desaparecida identificado por los pescadores del lugar como PEDRO BLANQUICETT MERCADO.

Frente al acta que levantó el señor Teniente Fernández, se aclara que el señor TK FERNANDEZ MIGUEL, figura es como testigo de la información conocida en protesta de fecha 29 de noviembre del año 2019, suscrita por el señor S3 BALLESTAS MUNIVE DANIEL DAVID.

Que a través de oficio Interno No. 181600 MD DIMAR CP05 de fecha 18 de febrero del año 2020, dirigido al señor Responsable del Área de Marina Mercante de la Capitanía de Puerto de Cartagena, el señor Capitán de Puerto de Cartagena, ordena se informe si los señores CARLOS EMILIO AMARANTO TORRES y PEDRO BLANQUICETT MERCADO, como presuntos involucrados en el siniestro investigado de acuerdo a las averiguaciones realizadas por el personal de Guardacostas de Cartagena, cuentan con licencias de navegación o embarcaciones marítimas registradas a su nombre, ante esta autoridad marítima.

Así las cosas y conforme a constancia secretarial de fecha 13 marzo del año 2021, se allega pantallazo del Sistema Integrado de Información DIMAR SIID, por medio del área antes señalada, en donde se determina que dentro de la base de datos de Gente de mar, no existe registro de licencias de navegación expedidas por la entidad a nombre de los señores CARLOS EMILIO AMARANTO TORRES, y PEDRO BLAQUICETT MERCADO, así como tampoco registro de la propiedad de embarcaciones matriculadas ante la Dirección General Marítima.

Por otro lado, en correo electrónico de fecha 18 de febrero del año 2020, dirigido a la señora MELIDA ELENA DEL SOCORRO BEJARANO LEAL, en calidad de Inspectora Fluvial de Cartagena, suscrito por el capitán de Puerto de Cartagena, y en oficio No. 15202000805 de fecha 19 de febrero del año 2020, se solicitó por este despacho información de licencia de navegación fluvial y matrícula de embarcaciones fluviales a nombre de los señores CARLOS EMILIO AMARANTO TORRES y PEDRO BLANQUICETT MERCADO, como presuntos involucrados en el siniestro investigado de acuerdo a las averiguaciones realizadas por el personal de Guardacostas de Cartagena quien atendiendo al llamado de la emergencia y si la misma había recibido queja y/o protesta por los hechos allí descritos.

En consecuencia se allega oficio de fecha 19 de febrero del año 2020, suscrito por la señora MELIDA ELENA DEL SOCORRO BEJARANO LEAL, en calidad de Inspectora Fluvial de Cartagena y conforme a los requerimientos de esta entidad en aras de individualizar a los sujetos involucrados en el siniestro señala que habiendo revisado el sistema RNF de archivo digital, no se evidencia permiso de navegación o licencia a

nombre de los señores CARLOS EMILIO AMARANTO TORRES y el señor PEDRO BLANQUICETT MERCADO, así como tampoco registro de siniestro ocurrido el 29 de noviembre del año 2019.

Que se allegó oficio No, 050840R de agosto del año 2020, Suscrito por el señor GERMAN AUGUSTO ESCOBAR OLAYA, en calidad de Director de Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe del cual el despacho determinó de acuerdo al pronóstico para los días 28 y 29 de noviembre del año 2019, un cielo muy nuboso, con temperatura ambiente oscilará entre 26°C y 29°C., viento de dirección variable, con velocidades de 3 a 7 nudos en horas de la mañana, incrementándose por la tarde y noche con velocidades de 6 a 16 nudos, sin embargo, para el área costera no se observa ninguna restricción en la navegación, así como tampoco algún fenómeno meteomarinero adverso.

Es de aclarar que, la zona de la ocurrencia del siniestro al tratarse del Canal del Dique, cuenta con unas condiciones de vientos y dirección menor a la encontrada en la zona costera de la Jurisdicción de Cartagena.

Así mismo y en aras de individualizar la embarcación se aportó copia de Certificados estatutarios de la MN MI MOROCHA- CP05 4043-B, copia del certificado de matrícula de una embarcación de propiedad de la asociación REDPESCAFROCAR I, y copia de contrato de Compraventa de fecha 07 de diciembre del año 2018.

Que en virtud de las averiguaciones de esta entidad se allegó copia de los certificados de matrícula de la motonave identificada con número CP-05-4043-B, en virtud de las presuntas similitudes en las características de la embarcación involucrada en el incidente de fecha 29 de noviembre del año 2021, conforme a la protesta suscrita por el personal de Guardacostas, debido a que la misma coincidía en la marca de fabricación de la embarcación Eduardoño, color blanca y tipo de motor 40 yamaha y la cual era de propiedad de una fundación y a la fecha se encontraba siendo objeto de compraventa.

Sin embargo, al constatar la información se determinó que la embarcación tenía otras características que la diferenciaban de la presuntamente involucrada en el siniestro marítimo de abordaje como lo eran las marcas de identificación en sus costados, una franja roja, número de matrícula, techo, asientos marcados y la cual había estado siendo objeto de otras actividades marítimas en zona distinta a la de la ocurrencia del siniestro.

De lo anterior se deja por sentado que los citados a aclarar los hechos no comparecieron ante el despacho pese a ser citados tal y como se evidencia en el acápite probatorio.

Así mismo y habiendo transcurrido aproximadamente 24 meses de la ocurrencia del siniestro sin que se hubiese podido notificar a los involucrados dentro de la presente investigación, este despacho procedió a través de oficio No. 15202100868 MD DIMAR CP05 JURIDICA, de fecha 15 de febrero del año 2021, solicitar a la Fiscalía Seccional No. 19 Especializada de la ciudad de Cartagena, se allegaran los datos de contacto del capitán o tripulación involucrada en el siniestro investigado o de la motonave y su identificación, sin embargo a la fecha no ha sido contestada la solicitud en mención y por el contrario, los mismos presentaron petición ante esta entidad solicitando información por los mismos hechos, lo que evidencia la falta la información de los hechos.

Que, de acuerdo al expediente de la Fiscalía, aportada por el señor ARTURO RAFAEL CASTILLO OROZCO, en calidad de apoderado de la señora MARIELA SIERRA VEGA, quien anexa copia de noticia criminal de conformidad a los hechos ocurrido el día 29 de noviembre del año 2019, radicado con el Ni. 1300160011292919-05571, en el que además se incorpora la entrevista de las señoras Marcela Sierra Vega y Yennifer Paola Blanquicett Sierra, y acta de inspección técnica de Cadáver, este despacho determinó:

- Que el día 01 de diciembre del año 2019, se halla un cuerpo sin vida flotando en la jurisdicción de Pasacaballos y se coordina con la Armada Nacional a fin de realizar el desplazamiento del personal de criminalística de la SIJIN.
- Se anexa denuncia de fecha 01 de diciembre del 2019, interpuesta por la señora YENNIFER PAOLA BLANQUICETT SIERRA, en calidad de hija del señor PEDRO BLANQUICETT MERCADO, en la que se informa frente a los datos de los indiciados que los mismos se encuentran en averiguación y no se señala datos de testigos, ni de la embarcación.
- Que en las entrevistas realizadas en las misma fecha a la señora MARIELA SIERRA VEGA, quien se encontraba a bordo de la motonave al momento de los hechos objetos de investigación, la misma refiere en cuanto a las personas involucradas en el siniestro, que a bordo de la lancha que los golpeo habían unos sujetos, con las siguientes características “*una mujer de contextura gruesa de tez oscura , estatura media y cabello corto*”, y quienes salieron huyendo del lugar, así mismo que de acuerdo a información suministrada a la familia, se trata de personal del corregimiento de Boca Cerrada, y la embarcación que la envistió se utiliza como ambulancia.
- Que de acuerdo a informe de necropsia de fecha 01 de diciembre del año 2019, se identificó al señor PEDRO ANGEL BLANQUICETT MERCANDO, quien el día 29/11/19, fallece por un trauma craneo encefálico, secundario a trauma contundente en accidente de transporte (acuático).

Es de anotar que, a la fecha de la denuncia no se tenían datos de contacto y ubicación de las personas presuntamente involucradas en el siniestro, así mismo que la información suministrada en cuanto a las características de la embarcación y al presunto capitán fue aportada por testigos no identificados ni individualizados y registro fotográfico del cual no se cuenta con los antecedentes de quien las tomó, en aras de darle el correspondiente valor procesal.

Ahora bien, analizadas cada una las pruebas recaudadas hasta este momento procesal tenemos que, los hechos se encausan en un siniestro marítimo de abordaje, tal y como lo señala la norma, sin embargo, no existe prueba que permita a este despacho proceder a la vinculación y notificación del capitán y/o tripulación de una de las embarcaciones involucradas en los hechos hoy investigados, así como la de su armador y/o propietario pese al esfuerzo de este despacho en establecer las circunstancias de tiempo, modo y lugar; se desconocen no solo la totalidad de las circunstancias en que procedió el abordaje, las maniobras, velocidades, rumbo, gobierno y/o conductas náuticas, que permita pronunciarse de fondo ante la aplicación de normas nacionales e internacionales que regulan la prevención de abordajes.

Es entonces que, atendiendo a las condiciones antes señaladas, tenemos que las mismas no permiten dar cumplimiento a los principios procesales, sobrellevándonos a la imposibilidad de dar cumplimiento al proceso especial de acuerdo a lo ordenado en el Decreto Ley 2324 de 1984, el cual en su articulado señala:

“Artículo 36. Auto inicial. Dentro del plazo anterior el Capitán de Puerto dictará un auto declarando abierta la investigación, el que contendrá:

(...) 3. Ordenará las notificaciones a que hubiere lugar, en especial a los presuntos responsables (...) y además deberá notificarse personalmente a las siguientes personas, si estuvieron involucradas en el hecho que se investiga:

- a) **Al Capitán del buque o armador** o Agente Marítimo de la (s) nave (s) o artefacto (s) materia del proceso; b) Al práctico o compañía de practicaaje (...) La audiencia no podrá celebrarse sino previa notificación a todos los anteriores. Quien haya presentado protesta o demanda se presumirá notificado en debida forma por la fijación en el Estado. (...).”

Artículo 37. Primera Audiencia. En la primera audiencia se procede así:

(...)

5. Los llamados a intervenir, así como los demás interesados, deberán presentar en esta audiencia, o en la primera audiencia en que ellos participen, un escrito en donde indicarán lo siguiente: a) Nombre, edad y domicilio de la persona interesada y de su apoderado; b) Lo que pretende demostrar dentro de la investigación expresando con precisión y claridad las pretensiones que tenga; c) **Los hechos que sirven de fundamento a sus pretensiones;** d) **Los fundamentos de derecho que invoque;** e) **Las pruebas acompañadas que pretende hacer valer y pedirá las que desee se decreten por el Capitán de Puerto;** f) La dirección de la oficina o habitación donde él o el representante o representado recibirán notificaciones personales; g) La solicitud de que se vinculen a la investigación cualesquiera otras personas que considere como posibles o interesados y los demás aspectos que considere pertinentes. 6. De las distintas solicitudes presentadas en la audiencia, el Capitán de Puerto procederá a decidir en la misma sobre el llamamiento de otras personas que puedan tener interés o que sean presuntos responsables y sobre la práctica de las pruebas adicionales solicitadas.

(...)

8. A continuación, el Capitán de Puerto, **procederá de inmediato a oír la declaración e interrogar al Capitán o Capitanes involucrados,** directores o jefes responsables de plataformas o artefactos navales materia de investigación, muelles y semejantes y proseguirá dentro de la misma audiencia recibiendo el testimonio o interrogatorio a los demás oficiales y tripulantes que fuere necesario, así como a las demás personas que puedan contribuir al esclarecimiento de los hechos. (...).”

Artículo 48. Contenido de los fallos. Los fallos serán motivados, debiendo hacer la **declaración de culpabilidad y responsabilidad con respecto a los accidentes investigados,** si es que a ello hubiere lugar y, determinará el avalúo de los daños ocurridos con tal motivo. Así mismo, impondrá las sanciones o multas que fueren del caso si se comprobaren violaciones a normas o reglamentos que regulan las actividades marítimas”. (Cursivas, negrilla y subrayas fuera del texto original).

Al respecto, se hace meritorio precisar que el Capitán de Puerto al momento de emitir la sentencia de primera instancia debe velar por el cumplimiento de cada una de las instancias procesales, es decir desde la debida notificación de la apertura de la

investigación, la práctica de pruebas, los alegatos y las demás que conlleven a la debida motivación de la decisión, resolviendo cada una de las pretensiones de las partes de manera congruente en los términos establecidos, sin incurrir en desviaciones, suposiciones o alteraciones al debate procesal.

Que una vez culminada las instancias procesales, la motivación del fallo es la garantía constitucional que permite a las partes conocer de manera clara los fundamentos que llevan a la Autoridad Marítima a tomar una decisión en el ámbito de sus competencias y sobre quien recae o no la responsabilidad del hecho que se investiga.

A su turno y en igual sentido, el principio de eficacia determina que los procedimientos jurisdiccionales deben lograr su finalidad, para lo cual el juez competente está llamado a remover los obstáculos puramente formales a fin de evitar decisiones inhibitorias, nulidades resultantes de vacíos en el procedimiento, siempre y cuando se evidencien los esfuerzos encaminados a determinar la existencia del hecho, la comparecencia del sujeto activo de la conducta, la obtención de elementos materiales probatorios y evidencia física que pueda sustentar una eventual decisión.

Por consiguiente y practicadas cada una de las pruebas decretadas de oficio, y las que debidamente evaluadas privan los presupuestos para continuar la presente investigación de carácter jurisdiccional por Siniestro Marítimo, ya que hasta este momento procesal no se encuentra vinculada la totalidad de los sujetos procesales, no obstante, y en aras de evitar generar vacíos jurídicos que lleven a interpretaciones ambiguas o erróneas de la norma, si surgieren nuevos elementos probatorios que permitan vincular y escuchar al capitán, tripulación y/o propietario y armador de una de las embarcaciones involucradas en el hecho que se investiga, el despacho procederá evaluar y decidir reanudar la presente investigación incorporando dicha información.

Por otro lado, a la fecha se conoce del inicio de un trámite ante la jurisdicción penal y atendiendo a que las investigaciones jurisdiccionales por siniestro marítimo gozan de autonomía e independencia frente a otras jurisdicciones, es menester aclarar que al tratarse de actuaciones que declaran responsabilidad en el campo civil extracontractual, una vez el Capitán de Puerto constatare la apertura de una investigación penal por la misma causa y objeto, deberá decretar la suspensión de la investigación hasta obtener la decisión penal influyente en aquella.

En este sentido, la Corte Suprema de Justicia ha señalado¹:

“Para justificar las razones de tal influencia o interdependencia, ha puntualizado la Corte que los pronunciamientos penales “son decisiones que por tocar el honor y la libertad de los hombres, deben quedar a salvo de cualquier sospecha de error, y no pueden por lo tanto ser desconocidos por absolutamente nadie”, respeto que se exige “de todas sus autoridades, incluidas como es obvio las jurisdiccionales”, de suerte que, una vez sea decidido, en forma definitiva, un preciso punto por el juez penal, no es dable a otro, aunque sea de distinta especialidad, abordarlo de nuevo, pues se encuentra cobijado por la autoridad de la cosa juzgada, postulado que, “amén

¹ (Cas. civ. de 29 de agosto de 1979. Cfme. cas. civ 12 de octubre de 1999, Exp. 5253).

de preaver decisiones incoherentes y hasta contradictorias que tanto envilecen la confianza y la seguridad que los asociados deben descubrir en la justicia, rinde soberano homenaje a la sindéresis desde que parte de la premisa incontestable de que un mismo hecho no puede ser y no ser al mismo tiempo. La verdad es única, "y no puede ser objeto de apreciaciones y decisiones antagónicas por parte de la justicia ordinaria, tales como que en lo penal se dijera que un mismo hecho perjudicial no fue obra del sindicato y en lo civil se afirmase lo contrario". (Subrayado y cursiva por fuera de texto original).

Es de concluir entonces que el despacho procede al archivo de la presente investigación, pues transcurridos aproximadamente 24 meses de la ocurrencia de los hechos no se tiene noticia de la embarcación involucrada en el siniestro, así como tampoco de su capitán y armador o propietario y si bien este despacho procedió a la apertura de la investigación sin el cumplimiento de los presupuestos procesales, tenemos que ante el esfuerzo realizado, no se determinó tal información.

Adicionalmente, de allegarse las pruebas correspondientes y de notificar a los demás sujetos procesales involucrados en los hechos que se investigan, es de aclarar que de conocer la existencia de un proceso penal vigente que investigue los mismos hechos, se procederá a decretar la suspensión de la investigación, para así evitar decisiones contradictorias, conforme a lo señalado en el Código General del Proceso.

Así las cosas y en mérito de lo anteriormente expuesto, el Capitán de Puerto de Cartagena en uso de sus atribuciones legales,


RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- ORDENAR el archivo del expediente No. 15012019-021, correspondiente a siniestro marítimo de abordaje por hechos ocurridos el 29 de noviembre del año 2021, donde se encuentran involucradas una embarcación tipo artesanal sin matrícula y una motonave no identificada, lo anterior de acuerdo a los considerandos de la presente decisión.

ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR personalmente el contenido de la presente a las partes reconocidas dentro de la presente investigación.

ARTÍCULO 3º.- CONTRA la presente decisión proceden los recursos de reposición en subsidio de apelación, que deberá ser interpuesto dentro de los tres (3) días siguientes a la notificación personal o desfijación del edicto, tal como dispone el artículo 46 del Decreto Ley 2324 de 1984.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,



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