

EDICTO

NOTIFICADO: Sr.

- TEODORO QUIÑONES SOLÍS, Capitán MN “Manhattan”, matrícula CP-01-3113

EXPEDIENTE No. 11012023006 siniestro marítimo Naufragio nave “Manhattan”, matrícula CP-01-3113

SENTENCIA DE FECHA 11 DE OCTUBRE DE 2024

POR MEDIO DEL CUAL EL CAPITAN DE PUERTO DE BUENAVENTURA FALLA EN PRIMERA INSTANCIA LA INVESTIGACIÓN JURISDICCIONAL POR SINIESTRO MARÍTIMO DE NAUFRAGIO DE LA NAVE “MANHATTAN”, MATRÍCULA CP-01-3113.

El señor Capitán de Puerto de Buenaventura,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: DECLARAR que se configuró el Siniestro Marítimo de “Naufragio”, de la nave “MANHATTAN”, identificada con matrícula CP-01-3113, ocurrido el día 15 de octubre de 2023, conforme a lo manifestado en la parte motiva de la presente providencia. **ARTÍCULO SEGUNDO: DECLARAR** que no se comprobaron daños materiales a la nave, tripulación, medio marino y terceros, con ocasión del siniestro marítimo de “Naufragio” de la nave “MANHATTAN”, identificada con matrícula CP-01-3113, para el día 15 de octubre de 2023, de conformidad con lo expuesto en la parte considerativa del presente proveído. **ARTÍCULO TERCERO: DECLARAR** que en consecuencia no se configuró responsabilidad civil extracontractual de los sujetos vinculados a la presente investigación, conforme a lo dispuesto en la parte motiva. **ARTÍCULO CUARTO:** No condenar en costas ya que no se encuentran acreditadas en el expediente, de conformidad con lo establecido en el Código General del Proceso, artículo 312, inciso 4. **ARTÍCULO QUINTO:** NOTIFICAR el contenido del presente fallo a los interesados, dentro de los tres (03) días siguientes al envío de la citación o subsidiariamente por edicto que se fijará por el término de cinco (05) días hábiles, de conformidad con lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 46. **ARTÍCULO SEXTO:** Contra el presente fallo proceden los recursos de reposición y apelación, los cuales deben interponerse en la diligencia de notificación personal o, dentro de los cinco (5) días siguientes a ella o a la desfijación del edicto, según el caso, de conformidad con lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 54. Notifíquese y cúmplase, (FDO) Capitán de Fragata ALBERTO LUIS BUELVAS SUSANA, Capitán de Puerto de Buenaventura.

=====

Se fija el presente EDICTO en la mañana de hoy veintiocho (28) de octubre de dos mil veinticuatro (2024) siendo las 08:00 horas, por el término de cinco (05) días hábiles, en la cartelera pública de ésta Capitanía de Puerto y en la página electrónica de Dimar, enlace contenido jurídico, notificaciones-investigaciones,



AsD. LUZ AMPARO VERA AFANADOR
Asesor Jurídico CP01

Se desfija en la tarde de hoy _____ del mes de _____ de dos mil veinticuatro (2024), siendo las 18:00 horas el presente EDICTO, el cual permaneció fijado por el término de ley, en un lugar público de la Secretaría.

AsD. LUZ AMPARO VERA AFANADOR
Asesor Jurídico CP01

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Buenaventura D.E., 11 de octubre de 2024

Referencia: Fallo de Primera Instancia

Investigación: Investigación jurisdiccional No. 11012023006 adelantada por Siniestro Marítimo "Naufragio" de la nave **"MANHATTAN"**, identificada con matrícula CP-01-3113, *-en adelante la nave "Manhattan"*- ocurrido el día 15 de octubre de 2023, en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Buenaventura.

EL CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA

En uso de las facultades legales conferidas en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 5, numeral 27, y artículo 48, en consonancia con lo establecido en el Decreto 5057 de 2009, artículo 3, numeral 8 y,

CONSIDERANDO

Corresponde a la Dirección General Marítima, entre otras, el dirigir y controlar las actividades marítimas de transporte marítimo de acuerdo con lo consagrado en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 5, numeral 5 y en el Decreto 5057 de 2009, artículo 3, numerales 1 y 2.

En este sentido, el artículo 3 ibidem, considera como actividades marítimas, entre otras, las relacionadas con el control del tráfico marítimo y la navegación marítima por naves y artefactos navales.

Asimismo, el artículo 5, numeral 27 de la misma normatividad, dispone que es función y atribución de la Dirección General Marítima, adelantar y fallar las investigaciones por violación a las normas de marina mercante, por siniestros marítimos, por violación a las normas de reserva de carga, por contaminación del medio marino y fluvial de su jurisdicción, por construcciones indebidas o no autorizadas en los bienes de uso público y terrenos sometidos a la Jurisdicción de la Dirección General Marítima, y por violación a otras normas que regulan las actividades marítima e imponer las sanciones correspondientes.

En consonancia con lo anterior, el Decreto 5057 de 2009 en el artículo 3, numeral 8, dispone que es función de las Capitanía de Puerto investigar y fallar de acuerdo con su competencia, aún de oficio, los siniestros y accidentes marítimos, las infracciones a la normatividad marítima que regula las actividades marítimas y la Marina Mercante Colombiana, así como las ocupaciones indebidas o no autorizadas de los bienes de uso público bajo su jurisdicción.

Que, el Decreto Ley 2324 de 1984 en el artículo 26 contempla como accidentes o siniestros marítimos, sin que se límite 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 o artefactos navales a instalaciones portuarias.

DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

Mediante informe suscrito por el señor Euclides Matute Ballestas, inspector de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, puso en conocimiento de este despacho los hechos ocurridos el 15 de octubre de 2023, a las 10:40R cuando se encontraba en la playa de Pianguita para control de playa y verificación de embarcaciones, se presentó la novedad con la embarcación Manhattan matrícula CP-01-3113, la cual fue golpeada de manera sorpresiva por el oleaje fuerte y seguido en el costado de babor, haciendo así que la misma se escorara hacia estribor y los 23 pasajeros a bordo de la misma cayeran al agua (21 adultos, 002 niños), sufriendo un golpe fuerte en el brazo derecho el señor Prado Arce, quien fue llevado al puesto de salud de la bocana. Igualmente se recibió escrito de fecha 18 de octubre de 2023 en el cual el señor Teodoro Quiñones, informa que era él quien conducía la embarcación en el momento que la nave se hundió, el motivo que se hundiera fue porque al arrimar una ola muy grande se metió por la proa y los pasajeros intentaron salir por el mismo lado.

Por lo anterior, mediante auto de fecha 24 de octubre de 2023, este despacho ordenó la apertura de la investigación de carácter jurisdiccional, con el fin de determinar las causas en que se produjo el siniestro marítimo de naufragio de la nave “*Manhattan*”, el cual fue notificado mediante estado, el 27 de octubre de 2023, en la cartelera de acceso público de esta Capitanía de Puerto y en la página electrónica de la Dirección General Marítima, enlace contenido jurídico – notificaciones investigaciones, tal y como consta en el siguiente enlace:

https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/AUTO%20APERTURA%20Y%20ESTADO_compressed%20%281%29.pdf

Que, con oficios No. 11202302062 y 11202302063, todos de fecha 25 de octubre de 2023, el despacho comunicó sobre el inicio de la investigación al capitán y al propietario, , respectivamente, de la nave “*Manhattan*”, adjuntando el auto por medio del cual se dio apertura a la investigación jurisdiccional.

Asimismo, mediante los citados oficios, se les solicitó comparecer el 27 de octubre de 2023, a las 09:00 horas a la primera audiencia pública, con el fin de ser escuchados en diligencia de declaración de parte bajo la gravedad del juramento, la cual se llevaría a cabo de forma virtual, suministrándoles el enlace para poder acceder a esta, e informándoles que para poder intervenir en la diligencia y durante toda la investigación, debían estar asistidos por apoderado judicial.

Mediante oficio No. 11202302064 de fecha 25 de octubre de 2023 se citó al señor Euclides Matute Ballestas para que compareciera el día 27 de octubre de 2023, a las 09:00 horas, con el fin de adelantar la primera audiencia pública, y ser escuchado en diligencia de testimonio bajo la gravedad del juramento.

En desarrollo de la audiencia pública celebrada el día 27 de octubre de 2023, a las 09:00 horas, se dejó constancia que comparecieron a la misma el señor Adrián Quiñonez Albornoz, Teodoro Quiñones Solís, en calidad de propietario y capitán de la nave Manhattan.

Igualmente se dejó constancia que compareció el señor Jhon Jairo Renteria Rodríguez, perito designado dentro de la presente investigación y Euclides Matute Ballestas.

Durante la audiencia pública, se tomó la declaración de parte bajo la gravedad de juramento del señor **TEODORO QUIÑONES SOLÍS**, identificado con cédula de ciudadanía No. 14.470.077, en calidad de capitán de la nave "Manhattan", que quedó registrado en grabación (CD), tal como consta a folio 24 del expediente original *-en adelante E.O-*, quien, a manera resumida, entre otras cosas, expuso lo siguiente:

1. Que para el 15 de octubre de 2023 se desempeñaba como motorista de la lancha "Manhattan", matrícula CP-01-3113.
2. Tiene como 20 años de estar manejando lanchas.
3. Se desempeña como motorista de la lancha "Manhattan", matrícula CP-01-3113, desde hace como 5 años.
4. La experiencia como motorista en la jurisdicción de Buenaventura es como de 40 años.
5. La experiencia como motorista para navegar en la playa de Pianguita es mucha
6. Vive en la Bocana y conoce toda la zona
7. Fue contratado como motorista de la lancha "Manhattan", matrícula CP-01-3113 por el hijo, esa lancha es de la casa.
8. Ese día zarpó desde Buenaventura.
9. La ruta para ese día era Buenaventura Pianguita.
10. Salió del muelle turístico directamente a Pianguita, llegando a Pianguita había fuerte marejada, los pasajeros se pararon y la lancha se escoró para un lado.
11. El 15 de octubre de 2023 transportó 20 personas adultas y dos niños.
12. Para el 15 de octubre de 2023 tenían dos motores de 90, estaban en buen estado.
13. Todas las personas que se encontraban a bordo de la nave "Manhattan", matrícula CP-01-3113 tenían sus chalecos salvavidas.
14. En la lancha hay sillas que son de 4 personas y otras de 3 y así iban ubicados los pasajeros.
15. Cundo entró la ola se pararon los pasajeros y ahí se escoró.
16. La lancha fue despachada desde el muelle turístico por el inspector que estaba allí.
17. El señor Héctor Alfonso Prado Arce, quien se encontraba a bordo de la nave en calidad de pasajero, sufrió un golpe en el brazo, dijo que se iba a Cali y les estaba informando, pero no se comunicó.
18. Para ese día había mucha marejada, viento, olas grandes.
19. La lancha no se dañó.
20. Pudo haber habido un descuido de su parte.

Durante la audiencia pública, se tomó la declaración de parte bajo la gravedad de juramento del señor **ADRIÁN QUIÑONEZ ALBORNOZ**, identificado con cédula de ciudadanía No. 16.949.858, calidad de propietario y armador de la nave "Manhattan", que quedó registrado en grabación (CD), tal como consta a folio 24 del expediente original *-en adelante E.O-*, quien, a manera resumida, entre otras cosas, expuso lo siguiente:

1. Él contrató como capitán de la nave "Manhattan", matrícula CP-01-3113 al señor Teodoro Quiñonez Solís.
2. El señor Teodoro Quiñonez Solís se encuentra a bordo de la nave "Manhattan", desde hace 5 o 6 años
3. La lancha tenía dos motores de 90, estaban en buen estado.
4. Cuando se presentaron los hechos él no estaba en el sitio.
5. Había una persona que decían que estaba herida y se quedó en la playa para socorrer a esa persona.
6. El capitán le dijo que una ola le cogió ventaja y los pasajeros se asustaron se fueron hacia el mismo lugar y la lancha una ola la volcó.
7. Al señor Prado Arce, se llevó a la bocana al puesto de salud para que le prestaran los primeros auxilios.
8. En el hospital de la bocana se dijo que tenía una luxación, se le hizo el tratamiento y que se trajera a Buenaventura para que le hicieran una radiografía.
9. El señor Prado Arce quedó de llamarlo, le dio su número de teléfono, y hasta el momento no lo ha vuelto a llamar.

Durante la audiencia pública, se llevó a cabo la práctica de la diligencia de testimonio bajo la gravedad del juramento del señor **EUCLIDES MATUTE BALLESTAS**, identificado con cédula de ciudadanía número 73.351.810, en calidad de Inspector de playa de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, obrante a folio 24 del *E.O*, quien, a manera resumida, entre otras cosas, expuso lo siguiente:

1. El 15 de octubre de 2023 fue asignado para ejercer control de playas y embarcaciones en el sector de Pianguita.
2. El 15 de octubre de 2023 se encontraba cerca de las carpas donde se hace el personal de visitantes o turistas que llegan a esa playa y cerca por donde entran las embarcaciones para desembarcar el personal en la playa, a eso de las 1040 más o menos observa que venía entrando la Manhattan, con el reporte que a bordo venían 21 adultos y 2 niños, observa que la lancha va entrando a la playa en proa hacia la playa, pero ellos nunca entran de proa siempre lo hacen de popa.
3. La lancha hizo el viraje por el costado de babor para poder entrar a la playa de costado de la popa.
4. Cuando la lancha va haciendo el viraje en ese momento se presentó un fuerte oleaje continuo y la lancha es golpeada por ese fuerte oleaje por el costado de babor lo que hace que la lancha se incline hacia el costado de estribor y el personal que viene en dicha lancha fue expulsada, la lancha se inclina más hacia estribor y le ingresa agua por el costado de estribor, el personal algunos salen expulsados hacia el mar.
5. Todo el personal se sacó del mar y es llevado a la playa.
6. Todo el personal salió sano y salvo, solo el señor Prada sufrió un fuerte golpe en el brazo derecho en el sector del codo, el señor es llevado al puesto de salud de la bocana por parte del propietario.
7. En el momento las olas sorprendieron al capitán y el fuerte oleaje se presentaba por momentos, no era constante y da la casualidad de que se presentó cuando la lancha va entrando y pienso que fue sorprendido por ese oleaje.

INFORME PERICIAL

Este despacho mediante el auto de fecha 24 de octubre de 2023, nombró al señor **JHON JAIRO RENTERIA RODRÍGUEZ**, identificado con cédula de ciudadanía número

73.139.974, perito marítimo en la especialidad de en Navegación para la presente investigación, dándole posesión el día 25 de octubre de 2023.

El señor **JHON JAIRO RENTERIA RODRÍGUEZ**, radicó en la oficina de archivo y correspondencia bajo el No. 112024100044, el día 05 de enero de 2024, informe técnico pericial dentro de la presente investigación, y en el cual, entre otras cosas, a manera resumida y extrayendo del mencionado informe los acápites más importantes, visible a folios 33 - 50 del E.O, se tiene lo siguiente:

“(...)9. Circunstancias de tiempo, Modo y Lugar de la Ocurrencia de los Hechos.

Acuerdo información recibida por parte de la persona involucrada en el Siniestro Marítimo - Naufragio, de la Motonave "MANHATTAN, Matricula CP-01-3113, el señor TEODORO QUINONEZ SOLIS, Identificado con Cedula No. 14.470.077, zarpó con numero de zarpe No. 472274 el día 15 de octubre/2023, a las 09:00R, del Muelle Turístico con destine a la Playa de Pianguita, con 20 pasajeros adultos, 02 niños, 01 Proel y 01 patrón de la lancha para un total de 24 personas a bordo, Utilizando tipo de navegación costera (Pegados a la Costa)

A las 09:45R, enfila la proa de la lancha hacia la entrada Playa de Pianguita, a una velocidad de 5 nudos, cuando de repente en las coordenadas 03°50'13" N - 077° 11'45" W, ingresa por el sector de aleta una ola ingresando gran cantidad de agua, de inmediato energiza la bomba de achique y el patrón de la motonave realiza un viraje por el costado de babor, con el fin de esquivar y ganarle a las olas, pero esta maniobra fue imposible ya que las olas aparecieron de repente y eran continuas, y las siguientes impactaron por el costado de babor e ingresando a la parte interior fuerte cantidad de agua nuevamente y la reacción fue energizar las bombas de achique nuevamente, pero esta no fue suficiente, para la gran cantidad de agua que ingreso, lo cual causo pánico al personal de pasajeros que se encontraban a bordo de la lancha, la reacción de este mismo personal al momento fue colocarse de pie y la lancha se escoro hacia el costado de estribor lo cual incidió y/o ayudó a que la lancha se ladeara, causando una lesión al señor HECTOR ALFONSO PRADO ARCE, de Cedula No. 16.457.877, en el brazo derecho, quien fue llevado al puesto de salud de la bocana por el señor ADRIAN QUINONES, hijo del propietario de la lancha, quien posteriormente fue remitido al Hospital de Buenaventura, para que le tomaran una radiografía en el brazo derecho y descartar una fractura.

10. Posibles Causas del Siniestro Marítimo.

Teniendo en cuenta la declaración presentada por el señor TEODORO QUINONEZ SOLIS, las verificaciones realizadas con el personal de la torre de control de tráfico marítimo de la Capitanía de Puerto de Buenaventura y el pronóstico de las condiciones meteorológicas y oceanográficas de la bahía de Buenaventura del día 15 octubre del 2023, las causas posibles que dieron origen al naufragio fueron las malas condiciones meteomarinas ya que acuerdo el reporte del día se presentaba altura de la ola oscilaba entre 0.6 y 0.8 metros de altura (Marejada).

11. Determinación de los Daños y Avalúo de los mismos

Según manifiesta el señor Teodoro Quiñones Solís, patrón de la lancha, los daños sufridos por el hundimiento de los 02 Motores SUZUKI - 90 HP, se determinó un monto de \$ 13.628.000, Trece Millones Seiscientos Veinte Ocho Mil Pesos, por mantenimiento preventivo a los motores, consistente en cambio de Juego de anillos, bujías, ames corto de la cabeza, baterías y mano de obra. Anexo Factura No. 430 de fecha 14/11/2023. (Cursiva fuera del texto)

TRASLADO A LAS PARTES DEL INFORME PERICIAL Y FIJACIÓN DE HONORARIOS

Este despacho mediante oficios No. 11202400260 y 11202400261, de fecha 20 de febrero

de 2024, citó al capitán y propietario la nave "Manhattan" y al perito marítimo designado por el despacho, para que comparecieran a la audiencia pública a desarrollarse de forma virtual el día 12 de marzo de 2024, a las 09:00 horas, en la que se dio traslado del informe pericial a la parte, y se fijaron honorarios al perito en navegación designado por el despacho.

En desarrollo de la audiencia pública celebrada el día 12 de marzo de 2024, el despacho dejó constancia de la comparecencia de los señores Adrián Quiñonez Albornoz, en calidad de propietario y armador de la nave Manhattan, matrícula CP-01-3113 y JHON JAIRO RENTERIA RODRÍGUEZ, en calidad de perito designado por el despacho dentro de la presente investigación.

En desarrollo de la audiencia pública celebrada el día 12 de marzo de 2024, el despacho dejó constancia que no compareció de forma virtual, ni presencial a la diligencia, el señor Teodoro Quiñones Solís, identificado con cédula de ciudadanía No. 14.470.077, en calidad de capitán de la nave Manhattan, matrícula CP-01-3113, y que no presentó solicitud de aplazamiento, ni de reprogramación de la presente diligencia, así como tampoco solicitaron que la misma se adelantara de manera presencial, razón por la cual no obra documento que justifique la no comparecencia a la presente diligencia de las personas antes mencionadas.

Adicionalmente, en desarrollo de la mencionada audiencia, el despacho fijó los honorarios al perito marítimo y se corrió traslado a la parte del informe pericial, concediéndole un **término de diez (10) días hábiles** concurrentes para pago de honorarios al perito y para la presentación de solicitudes de aclaración, complementación u objeciones por error grave, término que inició a partir del día siguiente al de la suspensión de la diligencia, es decir **contado desde el día 13 de marzo de 2024, hasta el día 27 de marzo de 2024**. Así mismo, se concedió al perito designado en la investigación, un **término de cinco (05) días hábiles contados a partir del día 02 de abril de 2024 hasta el día 08 de abril de 2024** para presentar al despacho la resolución a las solicitudes de aclaración o complementación.

La anterior información fue remitida a la parte vinculada a la investigación, mediante correo electrónico de fecha 12 de marzo de 2024, adjuntando copia del informe pericial objeto de traslado.

En continuación de la audiencia señalada en el párrafo anterior, celebrada el día 08 de mayo de 2024, a las 09:00 horas, obrante a folio 73 del *E.O.*, se dejó constancia que dentro del término otorgado las partes vinculadas a la investigación, éstos no presentaron solicitudes de aclaración, complementación, ni objeciones por error grave sobre el informe pericial objeto de traslado.

ALEGATOS DE CONCLUSIÓN Y CIERRE DE LA INVESTIGACIÓN

El despacho de conformidad con lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 44, mediante auto de fecha 16 de julio de 2024, ordenó correr traslado a las partes por el término de tres (03) días hábiles para la presentación de alegatos de conclusión.

Mencionado auto, fue notificado mediante estado de fecha 18 de julio de 2024, el cual fue publicado con copia íntegra de la providencia, en la cartelera de acceso público de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, y en la página electrónica de la Dirección General

Marítima en el enlace: Contenido Jurídico – Notificaciones Investigaciones, tal y como consta en el siguiente enlace:

<https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/ESTADO-Notificaci%C3%B3n%20auto%20finalizaci%C3%B3n%20periodo%20probatorio%20y%20traslado%20alegatos-%20Nave%20MANHATTAN.pdf>

Dentro del término establecido para la presentación de alegatos de conclusión, es decir durante los días 19, 22 y 23 de Julio de 2024, las partes vinculadas a la presente investigación no presentaron memorial contentivo de alegaciones.

COMPETENCIA

La Dirección General Marítima, tiene la función de “*Adelantar y fallar las investigaciones por siniestro marítimo*”, conforme lo dispone el numeral 27 del artículo 5 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Lo anterior, en armonía con lo dispuesto en el numeral 8 del artículo 3 del Decreto 5057 de 2009, que estableció que son funciones de las Capitanías de Puerto investigar y fallar de acuerdo con su competencia, aún de oficio, los Siniestros y accidentes marítimos, las infracciones a la normatividad marítima que regula las actividades marítimas y la Marina Mercante Colombiana.

El artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984 establece: “*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(...)*”. (Negrilla y cursiva fuera de texto original).

Entiéndase como naufragio el caso de un buque destruido o hundido por un acaecimiento cualquiera en alta mar o en puerto, aunque parte del buque o restos del mismo queden sobre la superficie de las aguas. (Subrayado por fuera del texto). (FARIÑA, Francisco. “Derecho Marítimo Comercial”, Tomo III, Accidentes Marítimos, Abordaje, asistencia, averías comunes, Editorial BOSCH. Barcelona 1956. Pág.302.

De los pronunciamientos que emite la Autoridad Marítima, cuando de Siniestros Marítimos se trata, resaltando su carácter jurisdiccional y las facultades que le fueron otorgadas en virtud del Decreto Ley 2324 de 1984, el Honorable Consejo de Estado, en sentencia del 26 de octubre de 2.000, proferida por la Sección Primera, expediente No. 5844, expresó lo siguiente:

“*Cuando los funcionarios marítimos intervienen en la investigación tendiente a establecer la responsabilidad en un accidente de naves o artefactos marítimos (arts. 17 y 35 del Decreto 2324/84), actúan como lo hace un juez para determinar la autoría del hecho; no cumplen una función puramente administrativa, sino que dirimen una contención de carácter privado, imputando la responsabilidad del siniestro a quien le correspondiere y por esa razón sus actos en tal sentido se consideran jurisdiccionales, dictados en un juicio de policía de naturaleza civil.*”

En esta oportunidad la Sala reitera el criterio que ha adoptado la Corporación en torno de la naturaleza jurisdiccional de las decisiones emanadas por las Capitanías de Puerto y la Dirección

General Marítima, a través de las cuales establece responsabilidad por accidentes y naufragios marítimos, como las aquí cuestionadas y en razón de ello se abstendrá de proferir pronunciamiento de mérito, por falta de jurisdicción, habida cuenta de que tales actos están sustraídos del control jurisdiccional, según las voces del artículo 82, inciso 3º, del C.C.A.” (Cursiva fuera del texto)

El citado criterio ha sido reiterado en pluralidad de decisiones adoptadas por la misma corporación como las siguientes: Auto del 12 de febrero de 1990, expediente No. 227, Actor: Sermar Ltda, Consejero Ponente: Simón Rodríguez Rodríguez; Auto del 14 de febrero de 1990, expediente No. 209, Actora: Remolques Marítimos y Fluviales, Consejero Ponente: Luis Antonio Alvarado Pantoja; Auto del 14 de marzo de 1990, expediente No. 521, Consejero Ponente: Samuel Buitrago Hurtado; y Auto de 9 de mayo de 1996, expediente No. 3207, Actora: Flota Mercante Gran Colombiana, Consejero Ponente: Libardo Rodríguez Rodríguez.

En ese sentido, la Constitución Política en su artículo 116, es clara en establecer que **“Excepcionalmente la ley podrá atribuir función jurisdiccional en materias precisas a determinadas autoridades administrativas. Sin embargo, no les será permitido adelantar la instrucción de sumarios ni juzgar delitos”**. (Cursiva, subraya y negrilla fuera del texto)

Con base en todo lo anterior, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, en Consulta No. 1605 del 4 de noviembre de 2004, indicó al respecto que:

“(…) El Capitán de Puerto, en primera y el Director Marítimo, en segunda instancia, tienen la calidad de jueces frente a las controversias cuyo conocimiento avoquen en razón de un siniestro o accidente marítimo, en la medida, en que la Carta permite, como ya se vio, el ejercicio excepcional de funciones jurisdiccionales.

*Si bien es cierto, en las investigaciones por siniestros marítimos la autoridad marítima debe analizar, en cada caso, si se trasgredió alguna norma de tráfico o de seguridad marítima, también lo es, que el fin de la investigación no es sólo determinar las normas trasgredidas y sancionar por ese hecho, **sino declarar la culpabilidad y responsabilidad civil extracontractual que les cabe a quienes intervinieron en el accidente o tienen su tutela jurídica** (armador, propietario, etc.).*

(…) En concepto de esta Sala, el artículo 48 –Decreto Ley 2324 de 1984- tiene dos partes claramente diferenciadas: la primera, hace referencia a la función jurisdiccionales otorgada a la autoridad marítima, la cual le permite, en su calidad de juez de la causa determinar la responsabilidad de las partes que resulten en conflicto y dar fin a la controversia mediante una sentencia; y la segunda, que le permite, en ejercicio, ahora sí, de la función administrativa, sancionar al infractor y garantizar la aplicación de la ley.

(…) Bajo estos presupuestos, las providencias sobre responsabilidad civil extracontractual que se emitan por la autoridad marítima sobre siniestros o accidentes marítimos son extrañas al control de la jurisdicción contencioso administrativa, en la medida en que son sentencias proferidas en ejercicio de las facultades jurisdiccionales conferidas por el legislador a una autoridad administrativa.

(…) En este orden de ideas, es jurídicamente válido concluir que las providencias proferidas sobre estos asuntos, en opinión de la Sala, prestan mérito ejecutivo respecto de los perjuicios causados por el siniestro, dada su naturaleza judicial, aunque la norma vigente no lo mencione expresamente. Igualmente, hacen tránsito a cosa juzgada.

(…) La DIMAR al decidir sobre la responsabilidad derivada del siniestro o accidente y determinar el valor de los daños causados por el accidente o siniestro marítimo pone fin a la controversia que existe entre las partes y, por lo tanto, esa decisión es ejecutable ante la jurisdicción ordinaria. Una interpretación contraria, pondría en riesgo la seguridad jurídica, pues abre el espacio a fallos contradictorios.” (Cursiva, subraya y negrilla fuera del texto)

Del análisis del artículo constitucional y del pronunciamiento del Consejo de Estado puede colegirse que la función jurisdiccional que sea puesta en cabeza de autoridades administrativas debe cumplir principalmente con tres requisitos:

- **Que la ley en forma expresa señale las autoridades administrativas que ejercerán funciones judiciales:** *En el presente caso, tal y como lo expresó la Honorable Corte Constitucional, se encuentra que el Decreto Ley 2324 de 1984 atribuye tales funciones al Director General Marítimo y a las Capitanías de Puerto en especial lo relacionado con la materia de Siniestros Marítimos.*
- **Que la Ley, también en forma expresa, determina las materias respecto de la cuales la autoridad administrativa desempeñará tales funciones excepcionales:** *La Dirección General Marítima tiene como función otorgada en el numeral 27 del artículo 5° del Decreto Ley 2324 de 1984, adelantar y fallar por Siniestros Marítimos.*

Debe aclararse igualmente en este sentido, que el ejercicio de las funciones jurisdiccionales en materia expresamente contenidas en la Ley hace necesario igualmente el establecimiento de un procedimiento, tal y como se encuentra dispuesto para las demás jurisdicciones. Por tanto, analizando el contenido del Decreto Ley 2324 de 1984 puede concluirse sin lugar a duda que, en el caso específico de los Siniestros Marítimos, existe tal procedimiento especial por más, que regula la materia específica –*Título IV del Decreto Ley 2324 de 1984.*

- **Que en ningún caso se trate de la instrucción de sumarios ni juzgamiento de delitos:** *Sin ahondar en este concepto, es claro que en Colombia ninguna autoridad administrativa tiene dicha función.*

En este orden de ideas, la función jurisdiccional de la Autoridad Marítima se enmarca en un ámbito constitucional y legal, y por tanto sus pronunciamientos sólo podrán ir encaminados a las materias precisas que le han sido señaladas en la ley.

La actividad marítima esta reputada dentro de las “actividades peligrosas” señaladas como tal en el ordenamiento civil al emplearse para su realización un medio de transporte considerado “peligroso” para una actividad realizada por el hombre, la honorable Corte Suprema de Justicia definió en sentencia del 3 de mayo de 1965, las actividades peligrosas como: “(...) *Todas aquellas que el hombre realiza mediante el empleo de cosas o energías susceptibles de causar daño a terceros (...).*” (Cursiva fuera de texto).

En consecuencia, procede este despacho a realizar las consideraciones pertinentes respecto al acervo probatorio y elementos constitutivos en la presente investigación, dando de esta forma, efectiva aplicación a lo prescrito en el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, con relación a:

“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 las normas o reglamentos que regulan las actividades marítimas.**” (Cursiva y Negrillas del Despacho).*

CONSIDERACIONES DEL CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA

Luego de recaudadas todas las pruebas que han sido debidamente aportadas y estudiadas dentro de la presente investigación y no habiendo más diligencias que practicar, este Despacho procede a proferir decisión de fondo sobre el asunto de estudio, con el fin de agotar el trámite en primera instancia.

Para proferir la presente decisión, esta Autoridad Marítima, tendrá en cuenta las siguientes consideraciones:

En primera instancia, debe advertir este despacho que, la navegación marítima es considerada como una actividad peligrosa, pues conlleva el empleo de un medio calificado como peligroso, mediante el cual se desarrolla determinado dinamismo ejecutado por el hombre para efectos de su responsabilidad frente a los posibles daños a causar. En este sentido, el Código Civil en el artículo 2356, indica frente a la responsabilidad civil por actividades peligrosas que, solamente se exige que el daño pueda imputarse; razón por la cual, la persona que desempeñe citada labor, deberá hacerlo bajo una premisa de máxima prudencia.

Es así como, para determinar la culpa y la responsabilidad de los involucrados, resulta necesario establecer el cargo y/o rol de cada uno de estos frente a la ocurrencia de los hechos aquí investigados.

Conforme a lo anterior, debe advertir el despacho que, existe una presunción de culpa a cargo de quien ejerce una actividad peligrosa *-navegación-*, estableciendo que, la responsabilidad solo se desvirtuará mediante la comprobación de una fuerza mayor, caso fortuito o de un elemento extraño no imputable a quien ejerce la actividad y que haya originado la consumación del accidente.

Al respecto, la Sala de Casación Civil de la H. Corte Suprema de Justicia, en sentencia del 18 de mayo de 1972, expresó “(...), *que no es de por sí el hecho de las cosas, sino en últimas la conducta del hombre por acción o por omisión, el fundamento o base necesaria para dar aplicación a lo consagrado en el Código Civil, artículo 2356, donde es preciso indagar en cada caso concreto quién es el responsable de la actividad peligrosa, ya que el responsable por el hecho de las cosas inanimadas es su guardián.*

Las cosas producen daño:

- a. *Cuando el hombre las utiliza como instrumento de su actividad positiva (utilidad),*
- b. *Cuando el peligro latente existente en ellas se manifiesta y exterioriza al generarse un perjuicio espontáneo que escapa a todo control del hombre.” (Cursiva fuera de texto)*

En el caso de las actividades peligrosas, no es la diligencia media lo que se toma en cuenta, sino las correspondientes y necesarias precauciones tomadas en equivalencia al riesgo de peligro latente. Es por lo que, en desarrollo de una actividad peligrosa, el agente tiene una obligación de resultado, lo que invierte la carga de la prueba al darse una presunción de culpa, es decir que, no será la diligencia y el cuidado de como un hombre prudente hubiera actuado, la que se toma en cuenta *-responsabilidad subjetiva-* sino, la prevención exigida para que no se produzca el posible resultado, en desarrollo de la actividad que pone en peligro latente a la sociedad *-responsabilidad objetiva-*.

Conforme a lo anterior, claro es que la culpa náutica conlleva al hecho de que se ejecuten maniobras erróneas, se contravengan las reglas de la navegación, se seleccionen equivocadamente un lugar para el fondeo o se cometan en general, otras fallas relacionadas con el desplazamiento de la nave que interfieran o atenten no solo contra la seguridad misma de la nave, sino la de su tripulación, pasajeros, carga, medio marino, dependiendo de la actividad que se encuentre desempeñando previa la respectiva habilitación para esta.

Así las cosas, frente a una responsabilidad derivada del ejercicio de una actividad peligrosa, tal como se indicó en incisos anteriores, solo podrá, el presunto responsable exonerarse demostrando que, el daño se debió a. *Caso fortuito o fuerza mayor*, b. *El hecho de un tercero* o c. *Culpa exclusiva de la víctima*.

Al respecto, el Código Civil en su artículo 64, define a la fuerza mayor como el evento imprevisible y no imputable al deudor, desprendiéndose de ello que si hay culpa del deudor no puede invocarse la existencia de una fuerza mayor.

Es por lo anterior que, la fuerza mayor no será sinónimo de fenómeno físico, sino más bien, un concepto jurídico dentro del cual se engloba un hecho físico cuyos efectos fueron irresistibles y no imputables a una persona en particular, es decir, el daño debe ser inevitable para que pueda hablarse de fuerza mayor.

De igual forma, la doctrina y la jurisprudencia enseñan que los elementos constitutivos de la fuerza mayor como eximentes de responsabilidad contractual son:

- a) *La inimputabilidad, consiste en que el hecho que se invoca como fuerza mayor o caso fortuito no se derive de modo alguno de la conducta culpable del obligado, de su estado de culpa precedente o concomitante del hecho.*
- b) *La imprevisibilidad, se tiene cuando el suceso escapa a las previsiones normales, esto es, que ante la conducta prudente adoptada por el que alega caso fortuito era imposible de preverlo.*
- c) *La irresistibleidad, radica en que ante las medidas tomadas fue imposible evitar que el hecho se presentara.*

Claro lo anterior, debe advertir este despacho que, la existencia o no del hecho alegado como fuerza mayor, **depende necesariamente de las circunstancias en que se ejecutó la actividad, es decir, si se empleó o no la diligencia y cuidado debido para prever la ocurrencia de ese hecho o para evitarlo si fuere previsto la generación del daño.** En este sentido, para que el hecho se repunte como fortuito, es menester entonces que, en él, no se encuentre relación alguna de causa a efecto con la conducta culpable de quien desarrolla la actividad, para el caso puntual, la actividad peligrosa de navegación.

Conforme a lo anterior, del material probatorio obrante dentro de la presente investigación jurisdiccional, se tiene como probada la ocurrencia el siniestro marítimo de naufragio de la nave "Manhattan" al momento de llegar a Pianguita el 15 de octubre de 2023.

Con fundamento en el acervo probatorio obrante dentro de la presente investigación jurisdiccional, especialmente conforme a lo indicado por el señor **TEODORO QUIÑONES SOLIS**, capitán de la nave "Manhattan", en diligencia de declaración de parte bajo la gravedad del juramento llevada a cabo el 27 de octubre de 2023, a las 09:00 horas, obrante a folio 24 del *E.O.*, se tiene probado que este se encontraba a bordo de la citada nave en calidad de capitán para el día 15 de octubre de 2023.

Adicionalmente, en su declaración claramente indicó el señor **TEODORO QUIÑONES SOLIS** que, zarpó a bordo de la nave "Manhattan" desde el muelle turístico con 20 personas y dos niños con destino a Pianguita y que para ese día llegando a Pianguita había mucha marejada, viento y olas grandes.

Ahora bien, en cuanto a las condiciones meteomarinas reinantes en la zona en la que ocurrió el siniestro, el despacho observa que reposa a folios 29-31 de *E.O.*, oficio interno No. 211638R, de fecha 21 de noviembre de 2023, a través del cual el director del **Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Pacífico - CIOHP**, dio

respuesta a la solicitud realizada por el despacho y allegó información de las condiciones meteomarinas del día 15 de octubre de 2023 en la bahía interna de Buenaventura, informando entre otras cosas, lo siguiente:

“(...) durante el 15 de octubre del 2023, alrededor de las 10:40R se registraron brisas ligeras con intensidades que oscilaron alrededor de los 6 nudos. Es de resaltar que 10 minutos después, a las 10:50R y hasta las 11:50R se registraron vientos cuya intensidad se incrementó paulatinamente hasta alcanzar los 10.5 nudos provenientes del noroeste y el normoroeste (...)” (Cursiva fuera de texto)

En este punto el despacho considera pertinente analizar en conjunto la conducta desplegada por el señor **TEODORO QUIÑONES SOLIS**, y las condiciones meteomarinas presentadas el día en que se presentó el siniestro marítimo, siendo necesario indicar que las condiciones no eran extremas.

El Capitán de la nave “Manhattan”, como jefe superior encargado de la conducción de la nave, debe responder por la seguridad de la nave y de su tripulación, así como de los pasajeros, y como tal debe observar durante la navegación todas las precauciones indispensables para que se desarrolle de manera segura.

El capitán de la nave, encargado de la dirección está obligado a tener el conocimiento general del área en la que efectúa navegación y verificar las condiciones de la nave. El motorista manifestó en diligencia de declaración de parte que tenía una experiencia de 40 años.

Conforme a lo anterior, debe advertir este despacho que, por la experiencia con la que cuenta el capitán de nave, considerando además el recorrido de esta, la actividad a realizar y su duración, la verificación de las condiciones océano atmosféricas resultaban vitales, por tanto, la atención y seguimiento a los boletines meteomarinicos o cualquier comunicado relativo a este tema, con el propósito de poder efectuar su planeación de navegación.

Frente al caso en estudio, en aplicación del artículo 1495 del Código de Comercio y de la jurisprudencia y doctrina nacional, el señor **TEODORO QUIÑONES SOLIS**, por el hecho de ser el jefe supremo del gobierno y dirección de la nave “Manhattan”, el día del siniestro, era el guardián de la actividad peligrosa, en este caso, la navegación marítima, es decir, él era quien tenía sobre la nave un poder intelectual, efectivo e independiente de dirección, gobierno o control.

Este despacho considera entonces que teniendo en cuenta que no se dan los presupuestos para hablar de caso fortuito o fuerza mayor, es procedente declarar responsables del naufragio de la nave “Manhattan”, ocurrido el 15 de octubre de 2023, al señor **TEODORO QUIÑONES SOLIS**.

La conducta desplegada por el capitán de la nave, revela una actitud descuidada e imprudente, ya que no empleó la diligencia y cuidados necesarios para evitar que la nave naufragara, ya que para el día de los hechos no se reportó mal tiempo según el análisis del pronóstico meteorológico realizado por el CCCP y si bien se presentó unas olas constantes el capitán dada la experiencia que tiene debía saber cómo reaccionar frente a este fenómeno, ahora el capitán en la diligencia de declaración de parte manifestó que pudo haber habido un descuido de su parte y conforme lo señalado por el señor Euclides Matute Ballestas, inspector que estaba en la playa de Pianguita se tiene que para ese día

la lancha Manhattan entró a la playa en proa hacia la playa, pero ellos nunca entran de proa siempre lo hacen de popa, que la lancha hizo el viraje por el costado de babor para poder entrar a la playa de costado de la popa.

Así pues, la conducta desplegada por el capitán de la nave revela una actitud imprudente, ya que no empleó la debida diligencia y cuidados necesarios para evitar que la nave naufragara, al no poder demostrar de forma clara y precisa no solo el correcto desempeño y estado de la nave antes de hacerse a la mar, sino sus actuaciones previas y durante la navegación, en situaciones tan esenciales como la verificación previa de la nave y sus elementos como también las condiciones meteomarinas reinantes en su ruta de navegación. Al respecto, es necesario indicar por parte de este despacho que, la navegación es calificada como una actividad peligrosa por la normatividad y la jurisprudencia nacional, en donde se exige un máximo cuidado, diligencia y prudencia a la hora de desarrollarse, situación que no se evidencia en el presente caso

Según las pruebas la causa que dio origen al siniestro no puede ser atribuible a la existencia de una fuerza mayor o caso fortuito, toda vez que el hecho pudo ser previsto y resistible tomando las acciones propias para evitar el naufragio, por consiguiente, no es una causal eximente de responsabilidad.

Así las cosas, este despacho debe concluir, conforme a lo contenido en la Sección Tercera, Régimen Probatorio, Título Único, Capítulo I y siguientes de la Ley 1564 de 2012, que:

1. El señor Teodoro Quiñones Solís, tenía la calidad de capitán de la nave “Manhattan”, matrícula CP-01-3113, el día 15 de octubre de 2023;
2. La nave “Manhattan” zarpó del muelle turístico con destino a Pianguita, el día 15 de 2023.
3. Los certificados de la nave “Manhattan” se encontraban vigentes
4. Existían buenas condiciones al momento de zarpar la nave del muelle turístico.
5. El día de los hechos la lancha Manhattan entró a la playa en proa hacia la playa, pero ellos nunca entran de proa siempre lo hacen de popa.
6. El capitán de la nave “Manhattan” en la diligencia de declaración de parte manifestó que pudo haber habido un descuido de su parte.
7. Como consecuencia del siniestro marítimo, un pasajero sufrió lesiones, pero no se aportó incapacidad medica que demuestre si hubo o no incapacidad,
8. No hubo pérdida de vidas humanas con ocasión al siniestro de la nave “Manhattan”.

En este sentido, debe advertir este despacho que, la normatividad colombiana es clara en establecer que, el Capitán de una nave, en este caso “*Manhattan*”, como jefe superior encargado de esta, deberá responder, en todo momento, por la seguridad de la nave, de su tripulación y como tal, deberá tomar todas las precauciones necesarias para que todas las actividades que se desarrollen cumplan con todas las medidas de seguridad.

En este caso, el capitán de la nave “*Manhattan*”, estaba obligado a tener el conocimiento general del área y de las condiciones meteorológicas.

En consonancia con lo anterior, el Código de Comercio establece en su **Artículo 1495** las definiciones y facultades del capitán de naves así “*El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave. La tripulación y los pasajeros le deben respeto y obediencia en cuanto se refiere al servicio de la nave y a la seguridad de las personas y de la carga que conduzca. Como representante del armador ejercerá, frente a todos los interesados en la nave y*

en la carga, los poderes que le sean atribuidos por la ley. Las restricciones convencionales al derecho de representación del capitán no serán oponibles a terceros de buena fe." (Cursiva fuera de texto).

La citada norma dispone claramente que el máximo responsable de la nave, de los pasajeros, de la carga y de la tripulación, será el capitán de la nave, quien para el caso en concreto era el señor Teodoro Quiñones Solís y en tal sentido debía adoptar todas las medidas de seguridad y control necesarias que le permitiesen garantizar la seguridad no solo de la nave sino de su tripulación, carga y pasajeros, de tal forma que, debía de realizar una verificación previa del estado de la nave y de sus equipos.

Que, el artículo 1495 del Código de Comercio señala que "El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave (...)" (Cursiva fuera de texto).

Ahora bien, respecto a las obligaciones que se encuentran en cabeza del capitán de la nave, el estatuto comercial en su artículo 1501, numeral 2, es claro en establecer "(...) 2) *Cumplir las leyes y reglamentos de marina, sanidad, aduana, policía, hacienda, inmigración, etc., de los puertos de zarpe y arribo; (...)*" (Cursiva fuera de texto).

El artículo 1503 del Código de Comercio expresa que la responsabilidad del capitán *principia desde que se hace reconocer como comandante de la nave y termina con la entrega de ella.*

Conforme a lo anterior y el acervo probatorio, este despacho puede advertir que, el siniestro se originó por no haber adoptado las medidas necesarias para realizar la llegada a Pianguita de manera segura.

Así las cosas, de conformidad con lo establecido en el artículo 2341 del Código Civil, "*El que ha cometido un delito o culpa, que ha inferido daño a otro, es obligado a la indemnización, sin perjuicio de la pena principal que la ley imponga por las culpas o el delito cometido*". (Cursiva fuera de texto)

Por lo anterior, no puede admitir este despacho que, no se presentó una omisión por parte del capitán, al no tener en cuenta las condiciones que se estaban presentando en el rrea y además realizar una maniobra en la forma no acostumbrada, lo que permite concluir que, no se configura la causal eximente de responsabilidad de caso fortuito o fuerza mayor, pues claro es que, la fuerza mayor o caso fortuito consiste en un acontecimiento inimputables, imprevisible e irresistible que impide a alguien cumplir cabalmente una obligación a su cargo.

Estos tres elementos de la fuerza mayor o caso fortuito deben actuar de manera conjunta para la configuración de este. La jurisprudencia y la doctrina indican que, si en algún momento el acontecimiento era susceptible de ser humanamente previsto, por más súbito y arrollador a la voluntad que parezca, no genera caso fortuito.

Conforme a lo anterior, se puede indicar que en el presente caso no concurren los elementos constitutivos de fuerza mayor, ya que aun cuando el suceso se produjo de manera sorpresiva, el hecho generador de la ocurrencia del siniestro marítimo, no responde a la ocurrencia de un hecho de la naturaleza, ni de un tercero, ya que el mismo obedece a la conducta desarrollada por el capitán de la nave, que para ese día llegó a Pianguita y la lancha Manhattan entró a la playa en proa hacia la playa, pero ellos nunca entran de proa siempre lo hacen de popa y el mismo capitán manifestó que pudo haber

habido un descuido de su parte, no adoptó las medidas de seguridad que considera pertinentes para realizar el acercamiento a la playa en óptimas condiciones de seguridad.

CONSECUENCIAS JURÍDICAS DEL SINIESTRO MARÍTIMO SIN DAÑOS.

Como bien se ha establecido en varios pronunciamientos de la Autoridad Marítima, siendo el centro de atención de la investigación que se surte, la constatación, declaración y avalúo de los daños sufridos por las embarcaciones, el ámbito especial de realización de maniobras y la protección de la vida humana en el mar, para el presente caso, quedó claro que pese a que hubo un siniestro marítimo, se determinaron las circunstancias de tiempo, modo y lugar en las que se presentó el mismo, no fue allegado el expediente contenido de la investigación documento alguno en el que se cuantifiquen o tasen los daños o perjuicios sufridos.

Conforme a lo anterior, este despacho deja constancia que no obra en el expediente solicitud de indemnización o reclamación alguna de ninguna persona que haya podido resultar herida, lesionada o fallecida, como consecuencia del siniestro marítimo objeto de la presente investigación, ni tampoco de terceros que hubiesen resultado perjudicados como consecuencia del siniestro marítimo, con miras a ser indemnizados o reparados.

Conforme a lo anterior y como consecuencia jurídica a la inexistencia de una tasación de daños, como ocurre en el caso en particular, este despacho no cuenta con los elementos jurídicos necesarios para declarar que existe algún tipo de responsabilidad civil extracontractual, con el fin de resarcirse patrimonialmente.

Al respecto, en la obra “EL DAÑO”¹ del Doctrinante Juan Carlos Henao, se expone que basándose en la Doctrina de la Responsabilidad Civil Extracontractual consignada en el texto del doctor Fernando Hinestrosa “*el daño es la razón de ser de la responsabilidad, y por ello, es básica la reflexión de que su determinación en sí precisando sus distintos aspectos y su cuantía, en términos lógicos y cronológicos (...) si no hubo daño o no se puede determinar o no se le puede evaluar hasta allí habrá de llegarse; todo esfuerzo adicional, relativo a la autoría y a la calificación moral de la conducta del autor resultará necio e inútil.*” (Cursiva y negrilla fuera de texto)

De igual forma, la Jurisprudencia ha establecido que, dentro del concepto y la configuración de la responsabilidad civil, es el daño un elemento primordial y el único común a todas las circunstancias, cuya transcendencia fija el ordenamiento.

Así las cosas, con respecto al avalúo de los daños se puede evidenciar que no obra dentro del expediente prueba en la cual se relacione el valor de los daños ocasionados con el siniestro; las partes dentro de la investigación no aportaron documentos, facturas, comprobantes o cotizaciones que permitieran establecer de manera clara y cierta el avalúo de estos.

Al no obrar dentro del expediente prueba suficiente que permita evaluar los posibles daños ocasionados con el siniestro marítimo, este despacho se abstendrá de pronunciarse al respecto.

Es por todo lo anterior que este despacho entra a determinar que, no existe daño dentro de la presente investigación jurisdiccional, toda vez que, ninguna de los presuntos

¹ El Daño. Juan Carlos Henao Externado de Colombia edición 2013. página 36.

investigados se hizo presente y mucho menos aportó prueba alguna sobre daños, como tampoco ningún tercero presentó solicitud de resarcimiento frente a estos hechos.

Por lo anterior, este despacho se abstendrá de determinar el avalúo de los daños generados como consecuencia del siniestro marítimo de "Naufragio" de la nave "Manhattan", ocurrido el día 15 de octubre de 2023.

Por otro lado, teniendo en cuenta el material probatorio obrante en el expediente contentivo de la investigación, se observa que no se presentaron conductas constitutivas de violación a las normas de marina mercante que den lugar a la imposición de algún tipo de sanción o multa.

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, artículo 48, en consonancia con lo establecido en el Decreto 5057 de 2009, artículo 3, numeral 8.

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO: DECLARAR que se configuró el Siniestro Marítimo de "Naufragio", de la nave "**MANHATTAN**", identificada con matrícula CP-01-3113, ocurrido el día 15 de octubre de 2023 de, conforme a lo manifestado en la parte motiva de la presente providencia.

ARTÍCULO SEGUNDO: DECLARAR que no se comprobaron daños materiales a la nave, tripulación, medio marino y terceros, con ocasión del siniestro marítimo de "**Naufragio**" de la nave "**MANHATTAN**", identificada con matrícula CP-01-3113, para el día 15 de octubre de 2023, de conformidad con lo expuesto en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO TERCERO: DECLARAR que en consecuencia no se configuró responsabilidad civil extracontractual de los sujetos vinculados a la presente investigación, conforme a lo dispuesto en la parte motiva de la presente.

ARTÍCULO CUARTO: No condenar en costas ya que no se encuentran acreditadas en el expediente, de conformidad con lo establecido en el Código General del Proceso, artículo 312, inciso 4.

ARTÍCULO QUINTO: NOTIFICAR el contenido del presente fallo a los interesados, dentro de los tres (03) días siguientes al envío de la citación o subsidiariamente por edicto que se fijará por el término de cinco (05) días hábiles, de conformidad con lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 46.

ARTÍCULO SEXTO: Contra el presente fallo proceden los recursos de reposición y apelación, los cuales deben interponerse en la diligencia de notificación personal o, dentro de los cinco (5) días siguientes a ella o a la desfijación del edicto, según el caso, de conformidad con lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 54.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,

Capitán de Fragata **ALBERTO LUIS BUELVAS SUSANA**.
Capitán de Puerto de Buenaventura.

