

EDICTO

NOTIFICADOS: Sres.

- CAPITÁN**, Nave SIN NOMBRE, sin matrícula
- PROPIETARIO**, Nave SIN NOMBRE, sin matrícula
- DEMÁS PARTES INTERESADAS**

EXPEDIENTE No. 11012023008 siniestro marítimo Nave SIN NOMBRE, sin matrícula

SENTENCIA DE FECHA 18 DE MARZO 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 SIN NOMBRE, SIN MATRÍCULA.

El señor Capitán de Puerto de Buenaventura,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: DECLARAR que se configuró el Siniestro Marítimo de “Naufragio”, respecto a los hechos ocurridos el día 22 de octubre de 2023, en donde la nave “Sin Nombre”, sin matrícula, naufragó en el sector de las Bocas del San Juan, 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 “Sin Nombre”, sin matrícula, para el día 22 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, (FDO) Capitán de Fragata ALBERTO LUIS BUELVAS SUSA, Capitán de Puerto de Buenaventura.

=====

Se fija el presente EDICTO en la mañana de hoy tres (03) de abril 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,



TS Leybis Bonilla Preciado
Secretaría Sustanciadora CP1

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.

TS Leybis Bonilla Preciado
Secretaría Sustanciadora CP1

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Buenaventura D.E., 18 de marzo de 2024

Referencia: Fallo de Primera Instancia.

Investigación: Investigación jurisdiccional No. 11012023008, adelantada por Siniestro Marítimo "Naufragio" de la nave **SIN NOMBRE, SIN MATRÍCULA**, -en adelante la nave "Sin Nombre"- ocurrido el día 22 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, disponiendo en su artículo 67, igualmente que, las Capitanías de Segunda Categoría sólo tendrá la función instructora y que el fallo de primera instancia se dictará por la Capitanía de Puerto de Primera Categoría que tenga jurisdicción sobre la Capitanía de Puerto Instructora.

El artículo 69 ibidem, establece que, luego de perfeccionada la investigación, el expediente deberá ser remitido a la Capitanía de Puerto de Primera Categoría a la cual le corresponde cerrarla y fallarla en primera instancia.

Que, conforme a lo dispuesto en la Resolución No. 0825 del 27 de diciembre de 1994, proferida por el señor Director General Marítimo, en el artículo 5, literal e, la Capitanía de Puerto de Bahía Solano se encuentra adscrita a la Capitanía de Puerto de Buenaventura.

Que, el artículo 26 ibidem contempla como 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 forzada, (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 acta de protesta de fecha 10 de noviembre de 2023, radicada en la oficina de archivo y correspondencia de esta Capitanía de Puerto bajo el No. 112023104807, en la misma fecha, suscrita por el **S3 CANTILLO SILVERA DANIEL STIVEN**, oficial operativo de la Estación de Guardacostas de Buenaventura, se puso en conocimiento de este despacho, los hechos ocurridos el día 22 de octubre de 2023, cuando siendo las 16:50R horas en el sector de las Bocas de San Juan, se ubicó una embarcación artesanal que se encontraba a la deriva que habría rescatado a los naufragos de una lancha que se había volcado en el sector de la Bocas de San Juan.

Por lo anterior, mediante auto de fecha 15 de noviembre de 2023, este despacho ordenó la apertura de la investigación de jurisdiccional, con el fin de determinar las causas en que se produjo el siniestro marítimo de naufragio de la nave “Sin Nombre”, el cual fue notificado mediante estado, el 16 de noviembre 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/ESTADO-%20notificacion%20auto%20de%20apertura%20investigacion%20por%20siniestro%20mar%C3%ADtimo%20naufragio-%20MN%20SIN%20NOMBRE%2C%20sin%20matr%C3%ADcula.pdf>

Que, con oficios No. 11202302185 y 11202302184, ambos del 15 de noviembre de 2023, el despacho comunicó sobre el inicio de la investigación al capitán y al propietario respectivamente de la nave “Sin Nombre”, adjuntando el auto por medio del cual se dio apertura a la investigación jurisdiccional.

Asimismo, mediante los citados oficios, se les solicitó comparecer el 17 de noviembre de 2023, a las 10:00 horas, con el fin de adelantar la primera audiencia pública y, 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.

Las citaciones con el auto adjunto fueron publicadas en la cartelera de acceso público de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, y en la página electrónica de la Dirección General Marítima, enlace contenido jurídico – notificaciones investigaciones, tal y como consta en los siguientes enlaces:

1. <https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/CITACION-%20Audiencia%20Siniestro%20mar%C3%ADtimo%20capit%C3%A1n%20MN%20SIN%20NOMBRE%2C%20sin%20matr%C3%ADcula.pdf>
2. <https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/CITACION-%20a%20la%20audiencia%20p%C3%BAblica%20y%20auto%20apertura%20de%20investigacion%20jurisdiccional%20al%20capitan%20MN%20SIN%20NOMBRE%2C%20sin%20matr%C3%ADcula.pdf>

Que, en desarrollo de la audiencia pública celebrada el día 17 de noviembre de 2023, a las 10:00 horas, ninguna de las personas citadas compareció a las misma, procediendo a suspender la diligencia situación sobre la cual se dejó constancia en el acta que obra a folio 11 del expediente original -*en adelante E.O.*-

Por otro lado, mediante oficio No. 11202302220, de fecha 20 de noviembre de 2023, el despacho solicitó al comandante de la Estación de Guardacostas de Buenaventura, información sobre el nombre e identificación de la persona que se desempeñaba como capitán de la nave “Sin Nombre” para el día 22 de octubre de 2023.

Que, con oficio interno No. 210749R de fecha 21 de noviembre de 2023, se solicitó al Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Pacífico – CIOHP, el registro y análisis de las condiciones meteomarinas y de marea real presentadas en el sector de la Bocas del San Juan para el día 22 de octubre de 2023.

Que, a través del oficio No. 202311280900, de fecha 28 de noviembre de 2023, el comandante de la Estación de Guardacostas de Buenaventura, informó a este despacho que dicha unidad no cuenta con información adicional a lo indicado en el acta de protesta de fecha 10 de noviembre de 2023, radicada en la oficina de archivo y correspondencia de esta Capitanía de Puerto bajo el No. 112023104807, en la misma fecha.

Que, con oficios No. 11202400004 y 11202400005, ambos de fecha 02 de enero de 2024, este despacho nuevamente comunicó sobre el inicio de la investigación al capitán y al propietario respectivamente de la nave "Sin Nombre", adjuntando el auto por medio del cual se dio apertura a la investigación.

Asimismo, mediante los citados oficios, se les solicitó comparecer el día 30 de enero de 2024, a las 09:00 horas, con el fin de adelantar la primera audiencia pública, y 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 la misma, e informándoles que para poder intervenir en la diligencia y durante toda la investigación, deben hacerlo por intermedio de apoderado judicial.

Las citaciones con el auto adjunto fueron publicadas en la página electrónica de la Dirección General Marítima, enlace contenido jurídico – notificaciones investigaciones, tal y como consta en los siguientes enlaces:

1. https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/Radicado_11202400004-%20citacion%20continuaci%C3%B3n%20audiencia%20p%C3%BAblica%20al%20PROPIETARIO%20MN%20Sin%20Nombre%2C%20sin%20matr%C3%ADcula.pdf
2. https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/Radicado_11202400005%2C%20citacion%20continuaci%C3%B3n%20audiencia%20al%20CAPIT%C3%81N%20MN%20Sin%20nombre%2C%20sin%20matr%C3%ADcula.pdf

Que, a través del oficio interno No. 031730R de fecha 03 de enero de 2024, el Director del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Pacífico – CIOHP, dio respuesta al requerimiento realizado por el despacho, allegando los datos de las condiciones meteorológicas y marea registrada para el día 22 de octubre de 2023 para el sector de Bocas del San Juan.

Este despacho, mediante auto de fecha 23 de enero de 2024, decretó pruebas de oficio dentro de la presente investigación, ordenando librar oficios dirigidos a la **DEFENSORÍA REGIONAL DEL PUEBLO** y a la **PERSONERÍA DEL DISTRITO DE BUENAVENTURA**, solicitando información sobre la ocurrencia de algún naufragio o novedad en el mar, para el día 22 de octubre de 2023, en el sector conocido como Bocas de San Juan.

Que, el oficio dirigido a la **PERSONERÍA DISTRITAL** fue radicado bajo el No. CR-134-24, el día 01 de febrero de 2024, y el oficio dirigido a la **DEFENSORÍA REGIONAL DEL PUEBLO**, fue remitido mediante correo electrónico el día 05 de febrero de 2024.

Que, con oficios No. 11202400238 y 11202400239, ambos de fecha 15 de febrero de 2024, este despacho citó al capitán y al propietario respectivamente de la nave "Sin Nombre", para que comparecieran el día 22 de febrero de 2024, a las 09:00 horas con el fin de continuar la primera audiencia pública, y 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 la misma, e informándoles que para poder intervenir en la diligencia y durante toda la investigación, deben hacerlo por intermedio de apoderado judicial.

Las citaciones fueron publicadas en la cartelera de acceso público de la Capitanía de Puerto de Buenaventura y en la página electrónica de la Dirección General Marítima, enlace contenido jurídico – notificaciones investigaciones, tal y como consta en los siguientes enlaces:

1. https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/Radicado_11202400238%20citaci%C3%B3n%20audiencia%20CAPIT%C3%81N%20MN%20SIN%20NOMBRE.pdf
2. https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/Radicado_11202400239%20citaci%C3%B3n%20audiencia%20PROPIETARIO%20MN%20SIN%20NOMBRE.pdf

Que, el 22 de febrero de 2024, siendo las 09:00 horas, el CAPITÁN y el PROPIETARIO respectivamente de la nave "Sin Nombre", no comparecieron a la continuación de la audiencia pública para la cual fueron citados, no presentaron excusa por inasistencia, ni solicitaron que la misma se reprogramara, ni que se llevara a cabo de forma presencial, situación sobre la cual se dejó constancia en el acta que reposa a folio 40 del E.O.

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 04 de marzo 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 11 de marzo 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%20-%20de%20notificaci%C3%B3n%20de%20auto%20de%20ALEGATOS%2C%20dirigido%20al%20capit%C3%A1n%20y%20al%20propietario%20de%20la%20nave%20SIN%20NO MBRE%2C%20sin%20matr%C3%ADcula.pdf>

Dentro del término establecido para la presentación de alegatos de conclusión, 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.

Claro lo anterior, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 69 ibidem, luego de perfeccionada la investigación en la Capitanía de Puerto de Bahía Solano y efectuada la remisión del expediente a esta Capitanía de Puerto de Primera Categoría, corresponde llevar a cabo el cierre de esta y proferir el fallo en primera instancia.

Que, de conformidad con el artículo 76 del Decreto Ley 2324 de 1984, le compete a la Autoridad Marítima como responsable, la supervisión, control y reglamentación de las actividades marítimas, previa investigación, determinar y aplicar cuando hubiere lugar, las sanciones disciplinarias o multas por infracciones a normas relativas a las actividades marítimas de la Marina Mercante.

Asimismo, que el artículo 79 ibidem, establece como infracción a la Legislación Marítima Colombiana toda contravención o intento de contravención a las normas, a las leyes, decretos, reglamentos y demás vigentes en la marina, ya sea por acción u omisión.

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).

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 tienes 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 las 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.

En este sentido, con fundamento en el acervo probatorio obrante dentro de la presente investigación jurisdiccional, se tiene claramente demostrado que, a pesar de los esfuerzos realizados por el despacho para identificar y escuchar a los investigados, no fue posible individualizarlos e identificar plenamente a la persona que se desempeñaba como capitán de la nave "Sin Nombre", ni a la persona que ostentaba la calidad de propietario de la citada nave, para el día 22 de octubre de 2023.

Valga indicar al respecto que, el despacho una vez tuvo conocimiento del siniestro marítimo presentado, ordenó la apertura de la respectiva investigación, librando con ello, las citaciones dirigidas al capitán y al propietario respectivamente de la nave, las cuales fueron publicadas en la cartelera de acceso público de esta Capitanía de Puerto y en el portal electrónico de la Dirección General Marítimo, con el fin de lograr una mayor difusión de estas y de esta forma facilitar el acceso público a dicha información.

Di igual forma, en atención a la precaria información con la que contaba este despacho respecto de la ocurrencia del siniestro, este despacho requirió a la Estación de Guardacostas de Buenaventura, información complementaria respecto del acta de protesta inicialmente radicada en esta Capitanía de Puerto, con el objetivo de poder establecer nombres, identificación y demás datos que dicha unidad pudiese tener sobre las personas que tenían la calidad de capitán y propietario respectivamente de la nave "Sin Nombre", obteniendo como resultado que no contaban con información adicional.

Adicionalmente y con miras a lograr obtener información de las personas arriba indicadas, se libraron oficios dirigidos a la Defensoría Regional del Pueblo y a la Personería Distrital de Buenaventura, requerimientos sobre los cuales hasta la fecha no se obtuvo respuesta.

Es por esta razón que la investigación se adelantó sin lograr la debida vinculación y comparecencia de las personas investigadas, lo que no permitió al despacho adelantar las declaraciones de parte bajo la gravedad del juramento, practicar pruebas testimoniales e impidió de igual manera que el capitán y el propietario de la nave ejercieran en debida forma y momento, su derecho fundamental al debido proceso, de contradicción y de defensa.

Al respecto, el Decreto Ley 2324 de 1984, en su artículo 25 y siguientes, establece el procedimiento aplicable a las investigaciones adelantadas con ocasión de la ocurrencia de un siniestro marítimo.

En consonancia con lo anterior, el artículo 36, inciso 2, literal a, ibidem, preceptúa que el auto de inicio de la investigación 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 (...)*" (Cursiva fuera de texto)

Como quiera que a esta Capitanía de Puerto no ha sido allegada información respecto del capitán, propietario y pasajeros etc., respectivamente que eventualmente hubiesen estado a bordo de la nave "Sin Nombre" para la fecha y hora en que se presentó el siniestro marítimo, no fue posible jurídicamente para este despacho, notificar personalmente el auto de inicio de la investigación a las personas descritas en el literal citado.

Por tal razón, este despacho se encuentra frente a una imposibilidad jurídica de acreditar y verificar los hechos en que se presentó el siniestro marítimo, de conformidad con lo establecido en el Decreto ley 2324 de 1984, artículo 43, dado que no fue posible vincular al capitán y al propietario de la nave "Sin Nombre", toda vez que se constituyen en los actores principales dentro del presente proceso, y a quienes sólo se busca respetar el derecho fundamental al debido proceso.

"Artículo 43. Hechos a establecer. Durante la investigación se deberá acreditar y verificar, según corresponda:

1. El lugar y hora del accidente o siniestro.
2. La visibilidad, condiciones de tiempo y de mar.
3. El estado del buque o buques y sus equipos.
4. Los libros de bitácora y órdenes a las máquinas y/o registradores automáticos.
5. Los certificados de matrícula y patente de navegación.
6. Los certificados de navegabilidad, seguridad y clasificación que se estimen necesarios.
7. La licencia de navegación del Capitán o Capitanes de las naves oficiales y de las tripulaciones que se considere del caso.
8. El croquis sobre la carta de navegación del lugar del accidente o siniestro con indicación del tiempo, posición, rumbos, etc., y
9. Los demás elementos que a juicio del Capitán de Puerto o del Tribunal de Capitanes deban ser aportados, tales como la inspección ocular, los documentos de carga, libros de hidrocarburos, el avalúo de los daños, etc." (Cursiva fuera de texto)

Por otro lado, es importante recalcar que, durante el desarrollo de la investigación, ninguna persona, ni terceros interesados, ni el armador y/o propietarios de la nave, ni persona alguna que tuviese interés en comparecer a la presente investigación, manifestó su deseo de intervenir en la misma, ni porque la decisión pueda afectarlo o porque pretenda reclamar posteriormente a los presuntos responsables indemnización de perjuicios o semejantes.

Lo anterior, igualmente imposibilitó por demás, que este despacho celebrara la primera audiencia pública, llevara a cabo las declaraciones de parte, testimonios, ni resolviera de fondo la investigación.

En estas circunstancias, cualquier intento a realizar por este despacho para impulsar la presente investigación, sin darle la oportunidad a las partes de ejercer su derecho constitucional de defensa y de contradicción, los cuales son pilares del derecho fundamental al debido proceso, se constituiría en una flagrante violación de los derechos fundamentales de los investigados, situación que le impone una carga a este despacho frente al respeto y garantía de los derechos constitucionales de los investigados.

Lo anterior, teniendo en cuenta lo dispuesto en el artículo 29 de la norma superior, el cual determina que el debido proceso se deberá aplicar en toda clase de actuaciones judiciales y administrativas y agrega, es decir quien se encuentre involucrado dentro de una investigación tendrá el derecho a la defensa, a la asistencia de un abogado si lo considera pertinente, a presentar pruebas, a controvertir las que se alleguen en su contra y a interponer los recursos de ley.

Frente a las consideraciones expuestas por este Despacho, se considera imperativo puntualizar que, la H. Corte Constitucional mediante sentencia SU-620/96, jurisprudencialmente ha anotado: "(...) De la Constitución Política surgen unos principios que rigen el debido proceso, en el sentido que éste es participativo, dado que todas las personas tienen derecho a participar en las decisiones que los afectan, y es contradictorio y público, en cuanto a que a los imputados les asiste el derecho a la defensa y a la asistencia de un abogado escogido por él, o de oficio durante la investigación y el juzgamiento, a solicitar la práctica de pruebas, a controvertir las que se alleguen en su contra, a oponer la nulidad de la prueba obtenida con violación del debido proceso, y a impugnar las decisiones que los perjudican (arts. 1, 2 y 29)." Sentencia SU-620/96. (Cursiva fuera de texto)

Conforme a lo anterior, claro es que, dentro de toda actuación emanada de la Autoridad Administrativa o Judicial, resulta necesaria la comparecencia de las partes, con el único propósito de que estos ejerzan sus derechos constitucionales y legales, frente a un proceso transparente, sin dilaciones injustificadas y con observancia plena de las formas propias de cada juicio.

Ahora bien, con base en la información suministrada en el acta de protesta de fecha 10 de noviembre de 2023, radicada en esta Capitanía de Puerto bajo el No. 112023104807 en la misma fecha, se tiene que el día 22 de octubre de 2023, se presentó el naufragio de la nave "Sin Nombre", en el sector denominado Bocas del San Juan, sin más detalles.

Es por lo que, al no tener este despacho certeza y claridad sobre la forma en que se presentaron y desarrollaron los hechos materia de investigación *-carencia de medios probatorios-* que lleven al convencimiento del fallador de primera instancia para determinar el responsable o responsables, se procederá a declarar la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio, del cual no se comprobó daños ni reclamación por estos de ninguna índole.

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, no fue posible determinar las circunstancias de tiempo, modo y lugar en las que se presentó el mismo, no se logró individualizar a la persona que ostentaba la calidad de capitán y de propietario respectivamente de la nave "Sin Nombre", y además, no fue allegado el expediente contentivo 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.

Es por lo que, como consecuencia jurídica a la inexistencia 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.

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

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

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 "Sin Nombre", ocurrido el día 22 de octubre de 2023.

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", respecto a los hechos ocurridos el día 22 de octubre de 2023, en donde la nave "Sin Nombre", sin matrícula, naufragó en el sector de las Bocas del San Juan, 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 "Sin Nombre", sin matrícula, para el día 22 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 SUSA.**
Capitán de Puerto de Buenaventura.

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza mediante el uso de la tecnología de firma digital. Identificador: B6FX MG7z d7Y rET0 aTHu pz7G aX4=