

EDICTO

NOTIFICADO: **MARCIAL SANCHEZ CUERO, ANA DEL CARMEN SINISTERRA CALZADA, Y RUTH MOSQUERA HURTADO** EN CALIDAD DE CAPITÁN, PROPIETARIA Y AGENTE MARÍTIMO RESPECTIVAMENTE DE LA MOTONAVE FRAN LUIS CON MATRÍCULA MC-01-0408

SENTENCIA DE FECHA VEINTICUATRO (24) DE DICIEMBRE DE 2025

POR MEDIO DEL CUAL SE NOTIFICA EL AUTO DE FECHA 24 DE DICIEMBRE DE 2025 PROFERIDO POR LA SEÑORA CAPITAN DE PUERTO DE TUMACO (E), DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN JURISDICCIONAL NO. 210122024002 POR SINIESTRO MARÍTIMO DE NAUFRAGIO CON RELACIÓN A LA MOTONAVE "FRAN LUIS, CON MATRÍCULA NO. MC-01-408"

En mérito de lo expuesto la señorita Capitán de Puerto de Tumaco,

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO: Declarar que se configuro el Siniestro Marítimo de Naufragio, de la motonave FRAN LUIS con matricula MC-01-408, ocurrido el día 13 de diciembre del 2024, conforme a lo manifestado en la parte motiva de la parte motiva de la presente providencia. **ARTICULO SEGUNDO:** Declarar que en consecuencia no se configuro responsabilidad civil extracontractual de los sujetos vinculados a la presente investigación, conforme a lo dispuesto en la parte motiva de la presente. **ARTÍCULO TERCERO:** No Determinar avaluo de los daños ocasionados presente investigación, por lo expuesto en la parte considerativa del presente proveido **ARTÍCULO CUARTO:** Notificar del 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 fijara por el termino de cinco días hábiles de conformidad con lo establecido en el articulo 46 del Decreto Ley 2324 de 1984. **ARTÍCULO QUINTO:** Contra el presente fallo, proceden los recursos ordinarios 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 articulo 46 del decreto ley 2324 de 1984.

NOTIFIQUESE Y CÚMPLASE, (FDO) Teniente de Fragata, **GOMEZ PAREDES SAMANTHA ALEJANDRA**, Capitán de Puerto de Tumaco (E).

=====

Se fija el presente EDICTO en la mañana de hoy seis (6) de enero de dos mil veintiseis (2026) siendo las 08:00 horas, en lugar público de la Secretaría el cual permanecerá fijado por el término de cinco (05) días hábiles, y será publicado en el portal electrónico de DIMAR



TS25. ERIKA REYNOLDS
Secretaria sustanciadora CP02

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

TS25. ERIKA REYNOLDS
Secretaria sustanciadora CP02

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Tumaco, 24 de diciembre de 2025

Referencia: 210122024002

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Fallo de primera instancia

LA SUSCRITA CAPITÁN DE PUERTO DE TUMACO (E)

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

Que corresponde a la Dirección General Marítima, tiene la función de “*Adelantar y fallar las investigaciones por siniestro marítimo*”, conforme con el numeral 27 del artículo 5 del Decreto Ley 2324 de 1984, el cual dispone:

“(...) 27. 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 Portuaria, por la violación de otras normas que regulan las actividades marítimas e imponer las sanciones correspondientes.(...)” Subrayado fuera del texto original.

Que el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, al referirse al contenido de los fallos dispone que:

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

Que de conformidad con el numeral 8 del artículo 3 de la Resolución No. 5057 del 30 de diciembre de 2009 “Por el cual se modifica parcialmente la estructura del Ministerio de Defensa Nacional — Dirección General Marítima y se dictan otras disposiciones”, 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, al referirse a las funciones de la Capitanía de Puerto que:

Artículo 3°. Funciones de las Capitanías de Puerto. Son funciones de las Capitanías de Puerto las siguientes:

(...) 8. 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 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 o artefactos navales a instalaciones portuarias. (subrayada en negrilla y cursiva el texto)

DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

De conformidad con lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984, el Capitán de Puerto de Guapi, en su función instructora, mediante auto de fecha 16 de diciembre de 2024, ordenó la apertura de la investigación jurisdiccional por el siniestro marítimo de naufragio ocurrido el día 13 de diciembre de 2024, relacionado con la motonave FRAN LUIS, identificada con matrícula MC-01-408.

En dicho auto se fijó audiencia para el día 19 de diciembre de 2024, a las 04:00 p. m., conforme a lo dispuesto en el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984, y se decretó la práctica de pruebas.

El auto fue notificado por estado el día 17 de diciembre de 2024, en la cartelera de acceso público de la Capitanía de Puerto de Guapi y en la página electrónica de la Dirección General Marítima.

Mediante oficio N° 21202400270 MD-DIMAR-CP11, de fecha 17 de diciembre de 2024, se comunicó la apertura de la investigación al propietario, capitán y agente marítimo respectivamente de la motonave FRAN LUIS, identificada con matrícula MC-01-408. Dicho oficio fue remitido el mismo día al correo electrónico aramarw@hotmail.com, correspondiente a la señora Ruth Mosquera Hurtado, agente marítimo de la motonave.

Asimismo, mediante oficio N° 21202400269 MD-DIMAR-CP11, de fecha 17 de diciembre de 2024, se citó a la primera audiencia pública fijada en el auto del 16 de diciembre de 2024, por el cual se ordenó la apertura de la investigación jurisdiccional por el siniestro marítimo de naufragio, dirigida igualmente al propietario, capitán y agente marítimo respectivamente de la motonave FRAN LUIS, identificada con matrícula MC-01-408. Este oficio fue remitido el mismo día al correo electrónico aramarw@hotmail.com de la señora Ruth Mosquera Hurtado, agente marítimo de la motonave citada.

El 19 de diciembre de 2024, la Capitanía de Puerto de Guapi dejó constancia de que no fue posible realizar la audiencia programada teniendo en cuenta que en el estado fijado el 17 de diciembre de 2024, no se anexó el referido auto apertura de la presente

investigación circunstancia que afectaba el debido proceso y los derechos de terceros, al tratarse de una audiencia pública. En consecuencia, la Capitanía reprogramó la diligencia para el lunes 23 de diciembre de 2024, a las 09:00 a. m.

Que mediante estado fijado el día 19 de diciembre del año 2024, la capitanía de puerto de Guapi procedió fijar nuevamente fecha de la primera audiencia pública ordenada auto apertura de la presente investigación, para el día 23 de diciembre de 2024 a las 09:00 horas.

Con oficio N° 21202400273 MD-DIMAR-CP11 de fecha 19 de diciembre de 2024, se procedió citar a la primera audiencia pública reprogramada para el día 23 de diciembre de 2024 dirigida al propietario, capitán y agente marítimo respectivamente de la motonave FRAN LUIS, identificada con matrícula MC-01-408. Este oficio fue remitido el mismo día al correo electrónico aramarw@hotmail.com de la señora Ruth Mosquera Hurtado, agente marítimo de la motonave citada.

Mediante correo electrónico de fecha 21 de diciembre de 2024, la señora Ruth Mosquera Hurtado, en calidad de agente marítimo de la motonave FRAN LUIS, identificada con matrícula MC-01-408, solicitó la programación de audiencia, manifestando que no contaba con los recursos económicos para contratar un abogado ni para asumir los costos correspondientes al capitán y agente de la citada nave. Asimismo, solicitó reconsiderar la asistencia de abogado en dicha audiencia.

La Capitanía de Puerto de Guapi, en ejercicio de su función instructora, profirió auto de fecha 30 de diciembre de 2024, mediante el cual, con fundamento en la solicitud descrita en el párrafo anterior, se fijó nuevamente la primera audiencia para el día 3 de enero del presente año, a las 09:00 a.m.; consecutivamente se procedió a citar al propietario, capitán y agente marítimo respectivamente de la motonave FRAN LUIS, identificada con matrícula MC-01-408.

De conformidad con lo anterior se procedido a citar al propietario, capitán y agencia marítima respectivamente de la motonave FRAN LUIS, identificada con matrícula MC-01-408.

El 3 de enero del presente año, la Capitanía de Puerto de Guapi instaló la primera audiencia dentro de la investigación jurisdiccional. Sin embargo, pese a haber sido citados el propietario, el capitán y la agencia marítimo respectivamente de la motonave FRAN LUIS, identificada con matrícula MC-01-408, estos no comparecieron.

Asimismo, se dejó constancia de que la agencia marítima de la citada motonave, mediante correo electrónico de la misma fecha, solicitó la reprogramación de la audiencia debido a la no disponibilidad de las personas citadas.

Mediante auto de fecha 3 de enero del presente año, se fijó nuevamente la realización de la primera audiencia dentro de la investigación jurisdiccional para el día 13 de enero de 2025, a las 08:30 a. m. Asimismo, el presente auto fue notificado por estado el día 9 de enero de 2025.

Con oficios de fecha 10 de enero del presente año, se citó nuevamente al propietario, al capitán y a la agencia marítima de la motonave FRAN LUIS, identificada con matrícula MC-01-408, para la audiencia previamente fijada. En la misma fecha, los oficios fueron remitidos a los correos electrónicos Marcialsanchez816@gmail.com,

Marcialsancjez1052@gmail.com y aramarw@hotmail.com.

El día 13 de enero del presente año, la Capitanía de Puerto de Guapi instaló la primera audiencia dentro de la investigación jurisdiccional, en la cual se recibieron las declaraciones, bajo la gravedad de juramento, del señor Marcial Sánchez Cuero, identificado con cédula de ciudadanía N.º 5.302.198, en calidad de capitán; de la señora Ruth Mosquera Hurtado, identificada con cédula de ciudadanía N.º 31.387.729, en calidad de agente marítimo; y del señor Carlos Enrique Balarezo Sinisterra, identificado con cédula de ciudadanía N.º 1.086.045.284, quien actuó en nombre de la señora Ana del Carmen Sinisterra Calzada, identificada con cédula de ciudadanía N.º 27.371.376, en calidad de propietaria y/o armadora sin que mediara documento de representación o poder, todos ellos vinculados como sujetos procesales dentro de la presente investigación jurisdiccional, en el desarrollo de la diligencia se decretó la práctica de pruebas.

Mediante auto de fecha 17 de julio de 2025, la Capitanía de Puerto de Guapi decretó la práctica de pruebas y, en el mismo fijó nuevamente la continuación de la primera audiencia pública para el día 30 de julio del presente año, a las 09:00 horas. el citado auto fue notificado por estado fijado el día 24 de julio del presente año.

Con oficios N° 21202500197 MD-DIMAR-CP11, N° 21202500198 MD-DIMAR-CP11, N° 21202500199 MD-DIMAR-CP11, N° 21202500200 MD-DIMAR-CP11, N° 21202500201 MD-DIMAR-CP11, N° 21202500202 MD-DIMAR-CP11 y N° 21202500203 MD-DIMAR-CP11 todos de fecha 24 de julio del presente año, se procedió a citar al agente marítimo, a la propietaria y a la tripulación de la motonave FRAN LUIS, identificada con matrícula MC-01-408, de conformidad con lo ordenado en auto previamente citado.

Asimismo, las citaciones fueron remitidas el día 25 de julio del presente año a los correos electrónicos aramarw@hotmail.com, zapatajose136@yahoo.co y jhonjeilermartinezriascos@gmail.com, además de ser publicadas en la cartelera de acceso público de la Capitanía de Puerto de Guapi y en la página electrónica de la Dirección General Marítima.

La Capitanía de Puerto de Guapi dejó constancia de que no fue posible realizar la audiencia programada para el día 30 de julio del presente año, debido a la emisión del Boletín N° 06, mediante el cual se declaró alerta de tsunami por sismo en la costa del Pacífico colombiano. En consecuencia, se ordenará la reprogramación de la audiencia dentro de la presente investigación.

Con auto de fecha 06 de agosto de 2025, la capitanía de puerto de guapi procedió fijar fecha y hora para la continuación de la primera audiencia pública dentro de la presente investigación jurisdiccional para el día 12 d agosto a las 09:00. El citado auto fue notificado por estado el día 11 de agosto del 2025.

Mediante oficios N° 21202500221 MD-DIMAR-CP11, N° 21202500224 MD-DIMAR-CP11, N° 21202500225 MD-DIMAR-CP11, N°21202500219 MD-DIMAR-CP11, N°21202500223 MD-DIMAR-CP11 y N°21202500217 MD-DIMAR-CP11, todos de fecha 08 de agosto del presente año, se procedió a citar a la tripulación, propietaria y agente marítimo respetivamente de la motonave FRAN LUIS, identificada con matrícula MC-01-408, de conformidad con lo ordenado en auto previamente citado.

De igual forma, las citaciones fueron remitidas el día 08 de agosto del presente año a

los correos electrónicos aramarw@hotmail.com, zapatajose136@yahoo.co y jhonjeilmartinezriascos@gmail.com, además de ser publicadas en la cartelera de acceso público de la Capitanía de Puerto de Guapi y en la página electrónica de la Dirección General Marítima.

El día 12 de agosto del presente año, la Capitanía de Puerto de Guapi instaló la continuación de la primera audiencia dentro de la investigación jurisdiccional. La tripulación de la motonave FRAN LUIS, identificada con matrícula MC-01-408, no asistió; mientras que la agencia marítima de la misma motonave y el señor Carlos Enrique Balarezo Sinisterra, identificado con cédula de ciudadanía N° 1.086.045.284, sí estuvieron presentes, aunque su participación no fue requerida por cuanto sus declaraciones ya habían sido tomadas con anterioridad.

Mediante auto de fecha 14 de agosto del presente año, la Capitanía de Puerto de Guapi procedió nuevamente a fijar como fecha y hora de audiencia el día 22 de agosto del presente año a las 09:00 horas, dentro de la presente investigación. Dicho auto fue notificado por estado el día 15 de agosto de 2025.

Con oficios N°21202500242 MD-DIMAR-CP11, N°21202500243 MD-DIMAR-CP11, N°21202500244 MD-DIMAR-CP11, N°21202500245 MD-DIMAR-CP11, N°21202500246 MD-DIMAR-CP11 y N°21202500255 MD-DIMAR-CP11 todos de fecha 19 de agosto del presente año se procedió a citar a la tripulación y propietaria respectivamente de la motonave FRAN LUIS, identificada con matrícula MC-01-408

De igual forma, las citaciones fueron remitidas el día 19 de agosto del presente año a los correos electrónicos zapatajose136@yahoo.co y jhonjeilmartinezriascos@gmail.com, además de ser publicadas en la cartelera de acceso público de la Capitanía de Puerto de Guapi y en la página electrónica de la Dirección General Marítima.

El 22 de agosto del presente año, la Capitanía de Puerto de Guapi llevó a cabo la continuación de la primera audiencia dentro de la investigación jurisdiccional. Sin embargo, el capitán y la tripulación respectivamente de la motonave FRAN LUIS, identificada con matrícula MC-01-408, no asistieron a dicha diligencia pese haberse citado.

Que mediante auto de fecha 25 de septiembre del presente año, la Capitanía de Puerto de Guapi procedió nuevamente a fijar como fecha y hora de audiencia el día 01 de octubre del presente año a las 09:00 horas, dentro de la presente investigación. Dicho auto fue notificado por estado el día 26 de septiembre del mismo año.

Con oficios N°21202500296 MD-DIMAR-CP11, N°21202500297 MD-DIMAR-CP11, N°21202500298 MD-DIMAR-CP11, N°21202500299 MD-DIMAR-CP11, N°21202500300 MD-DIMAR-CP11, N°21202500301 MD-DIMAR-CP11, y N°21202500302 MD-DIMAR-CP11 todos de fecha 26 de septiembre del presente año se procedió a citar a la tripulación, propietaria y agente marítimo respectivamente de la motonave FRAN LUIS, identificada con matrícula MC-01-408.

De igual forma, las citaciones fueron remitidas el día 26 de septiembre del presente año a los correos electrónicos zapatajose136@yahoo.co y jhonjeilmartinezriascos@gmail.com, además de ser publicadas en la cartelera de acceso público de la Capitanía de Puerto de Guapi y en la página electrónica de la Dirección General Marítima.

Mediante auto de fecha 06 de octubre del presente año, la Capitanía de Puerto de Guapi procedió nuevamente a fijar como fecha y hora 09 de octubre del presente año a las 09:00 horas, dentro de la presente investigación. Dicho auto fue notificado por estado el día 08 de octubre del mismo año.

Mediante los oficios N°21202500309 MD-DIMAR-CP11, N°21202500310 MD-DIMAR-CP11, N°21202500311 MD-DIMAR-CP11, N°21202500312 MD-DIMAR-CP11, N°21202500313 MD-DIMAR-CP11, N°21202500314 MD-DIMAR-CP11, N°21202500315 MD-DIMAR-CP11, y N°21202500316 MD-DIMAR-CP11 todos de fecha 07 de octubre del presente año, se citó a la tripulación y al agente marítimo respectivamente de la motonave FRAN LUIS, matrícula MC-01-408, así como al capitán de la motonave SALO.

Consecutivamente la señora Ruth Mosquera Hurtado en calidad de agente marítimo motonave FRAN LUIS, identificada con matrícula MC-01-408, solicito ser exonerada de comparecer audiencia pública programada para el día 09 de octubre de 2025, toda vez que ya fue escuchada en diligencia declaración juramentada a fecha 13 de enero de 2025.

Así mismo, el día 09 de octubre de 2025, el agente marítimo de la motonave FRAN LUIS, identificada con matrícula MC-01-408, indicó que, de acuerdo con la información suministrada por el propietario y la tripulación respectivamente de la citada motonave, estos no asistieron debido a que no ha sido posible ubicarlos. En consecuencia, solicitó un tiempo prudencial para localizarlos y poder fijar una fecha en la cual se reciban sus respectivas declaraciones.

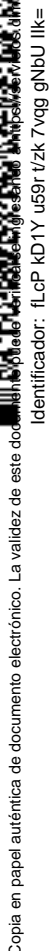
Finalmente, mediante auto de fecha 06 de noviembre del presente año, la Capitanía de Puerto de Guapi resolvió prescindir de la práctica de pruebas de oficio, conforme a lo dispuesto en el auto de fecha 16 de diciembre de 2024. Dicho auto fue notificado por estado el día 07 de noviembre del presente año.

PRUEBAS

En la presente investigación se allegaron y se practicaron las siguientes pruebas:

DOCUMENTALES:

1. Obra copia clavegrama fecha 131230R de diciembre 2024, visible a folio 6.
2. Obra reporte de novedades control de tráfico marítimo de la motonave FRAN LUIS, identificada con matrícula MC-01-408 de fecha 13 de diciembre de 2024, visible a folio 7- 8.
3. Obra acta de protesta radicado Dimar N° 112024103645 de fecha 16 de diciembre de 2024, visible a folio 9.
4. Obra oficio con radicación Dimar N°112024103661 MD-DIMAR-CP11 de fecha 16 de diciembre de 2024 visible a folio 11.



ciudadanía N°5.302.198 en calidad de capitán de la motonave FRAN LUIS, identificada con matrícula MC-01-408.

2. En diligencia de audiencia pública de fecha de fecha 13 de enero 2025, se tomó la diligencia declaración de la señora Ruth Mosquera Hurtado identificada con cedula de ciudadanía N°31.387.729 en calidad de agencia marítimo de la motonave FRAN LUIS, identificada con matrícula MC-01-408.
3. En diligencia de audiencia pública de fecha de fecha 13 de enero 2025, se tomó la diligencia declaración del señor Carlos Enrique Balarezo Calzada identificado con cedula de ciudadanía N°5.302.198.

CIERRE DE INVESTIGACIÓN

Mediante Auto de fecha 25 de noviembre de 2025, la capitanía de puerto de Tumaco en calidad de falladora cerró la parte instructiva de la investigación jurisdiccional, dando traslado a las partes por el termino de tres (3) días para alegar de conclusión de conformidad con el artículo 44 del decreto Ley 2324 de 1984.

El citado auto fue notificado por estado notificado el día 27 de noviembre del 2025, este fue publicado en el portal DIMAR y en la cartelera de la capitanía de puerto de Tumaco.

ALEGATOS DE CONCLUSIÓN.

Las partes involucradas en la investigación jurisdiccional No. 21012024002, guardaron silencio y no presentaron alegatos de conclusión.

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). ¹

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 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:

¹ (FARIÑA, Francisco. “Derecho Marítimo Comercial”, Tomo III, Accidentes Marítimos, Abordaje, asistencia, averías comunes, Editorial BOSCH. Barcelona 1956. Pág.302.

"(...) 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 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.

CONSIDERACIONES DE LA CAPITÁN DE PUERTO (E)

Una vez analizado el acervo probatorio que reposa en el expediente contentivo de la presente investigación adelantada y de acuerdo con las reglas de la sana crítica, se tiene que:

I. DE LA OCURRENCIA DEL SINIESTRO MARÍTIMO EN EL CASO CONCRETO

Sea lo primero indicar que, de conformidad con el CLAVEGRAMA N°588/MDN.COGFM-COARC y el formato de control de tráfico marítimo, ambos de fecha 13 de diciembre de 2024, suscritos por el CCESP Camilo Armando Larrota Cifuentes, se reportó la desaparición de la motonave motonave FRAN LUIS, identificada con matrícula MC-01-408, con pasajeros a bordo, mientras navegaba entre el puerto de Buenaventura y Satinga, a la altura de Gorgona, en coordenadas 3°11'07" N – 77°55'47.0 W.

Posteriormente, mediante acta de protesta radicada ante DIMAR bajo el N°112024103645 de fecha 16 de diciembre de 2024, suscrita por el capitán de la motonave FRAN LUIS, se dejó constancia de los hechos ocurridos el 13 de diciembre de 2024, en los siguientes términos:

*(...) **A las 07:00 horas, la motonave FRANLUIS, se hundió totalmente.** Los pasajeros y la tripulación fueron embarcados en la motonave SALO, estando a bordo de la motonave SALO, el señor HAIR HINESTROZA SANTANA, C.C. No. 16.943.973 el cual hacia parte de la tripulación en el cargo de cocinero, falleció presumiendo que a causa de un infarto (...)*”(Subrayado el texto en cursiva y negrilla)

Así mismo, en el acta de protesta suscrita por el señor Balvino Valencia Paredes, capitán de la motonave Salo, se indicó:

"(...) Llegamos a su posición a las 06:40 horas, les prestamos una motobomba, la cual no fue suficiente para achicar el agua que iba entrando a la nave.

A pesar de todos los esfuerzos, a las 07:00 horas, la motonave FRANLUIS se

hundió totalmente. (...)”. (Subrayado el texto en cursiva y negrilla)

De acuerdo con la doctrina y normativa marítima, se entiende por naufragio el hundimiento o destrucción de una nave en alta mar o puerto, aunque parte de sus restos permanezcan sobre la superficie de las aguas. Las pruebas documentales recaudada en el presente expediente permite establecer, sin lugar a duda, que el evento acaecido el día 13 de diciembre de 2024 corresponde a un siniestro marítimo de **naufragio**, en tanto la motonave FRAN LUIS, identificada con matrícula MC-01-408 se hundió totalmente en mar abierto, en el trayecto entre Buenaventura y Boca de Satinga.

En mérito de lo expuesto, este despacho concluye que se encuentra plenamente probado y acreditado el siniestro marítimo de naufragio de la citada motonave ocurrido el día 13 de diciembre de 2024, conforme a las pruebas recaudadas y valoradas en el curso de la presente investigación.

II. DE LA CONFIGURACIÓN RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL Y AVALUOS DE DAÑOS

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. (Subrayado el texto en cursiva y negrilla)

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-.

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.

Frente a una responsabilidad derivada del ejercicio de una actividad peligrosa, solo podrá, el presunto responsable exonerarse demostrando que, el daño se debió a:

- a) Caso fortuito o fuerza mayor, sobre esta causal de exoneración la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, Sentencia SC4420-2020 (Rad. 68001-31-03-010-2011-00093-01, 3 de septiembre de 2020). Allí se reiteró *“(...) que la fuerza mayor debe ser imprevisible e irresistible para romper el nexo causal en responsabilidad objetiva (...)”*.
- b) Hecho de un tercero, la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, Sentencia SC4204-2021 (Rad. 05001-31-03-003-2004-00273-02, 22 de septiembre de 2021) y Corte Constitucional, Sentencia SU-316/23 (2023). Ambas decisiones señalan que *“(...) el hecho de un tercero solo exonera si es exclusivo y determinante en la producción del daño (...)”*.
- c) Culpa exclusiva de la víctima, la Corte Constitucional, Sentencia SU-363/21 (2021) y la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, Sentencia SC7534-2015 (Rad. 2001-00054-01, 16 de junio de 2015). Estas providencias precisan que *“(...) la culpa exclusiva de la víctima se configura cuando su conducta dolosa o gravemente culposa es la causa directa y suficiente del daño (...)”*.

Así las cosas, del examen integral del material probatorio allegado a la presente investigación, se concluye que únicamente procede el análisis de la causal prevista en el literal a), esto es, el caso fortuito o fuerza mayor, como fundamento para que el presunto responsable pueda ser exonerado de responsabilidad. En consecuencia, corresponde verificar si los hechos acreditados reúnen los elementos constitutivos para configurar la fuerza mayor o el caso fortuito y, de esta manera, determinar si se rompe el nexo causal en el marco de la responsabilidad objetiva.

El artículo 64 del código civil establece la fuerza mayor de la siguiente manera *“Se llama fuerza mayor o caso fortuito el imprevisto o que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los actos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc.”*

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 irresistibilidad, radica en que ante las medidas tomadas fue imposible evitar que el hecho se presentara.*

La procedencia de la fuerza mayor como causal de exoneración de responsabilidad depende de las condiciones específicas en que se ejecuta la actividad, particularmente de la diligencia y cuidado empleados para prever la ocurrencia del hecho o, en caso de ser previsible, para evitar la producción del daño. En ese sentido, un acontecimiento solo puede reputarse como fortuito cuando no guarda relación causal alguna con una conducta culposa atribuible al agente; en el caso concreto, con la actividad peligrosa de navegación.

Conforme a lo expuesto, procede este despacho a analizar la conducta desplegada por el señor Marcial Sánchez Cuero, identificado con cédula de ciudadanía N° 5.3302.198, capitán de la motonave FRAN LUIS, identificada con matrícula MC-01-408, en relación con los hechos ocurridos el 13 de diciembre de 2024

En diligencia declaración de fecha 13 de enero del presente año el citado capitán indico lo siguiente:

(...) El día 13 de del mes doce zarpamos del muelle la cooperativa a las 18:30 con destino a satinga, salimos sin ninguna novedad, hasta las cuatro de la mañana que ya empezó a bajar velocidad de la nave, la máquina y luego pues a pagar para limpiar los filtros de agua, y cuando trataron de arrancar las motobombas, poner motobombas.. luego se arrancó y se siguió la marcha ya el agua siguió aumentando, siguió aumentando hasta que a las cinco de la mañana ya el dueño del barco me dijo que llamara al Salo que iba delante de nosotros. Llamamos salo nos llegó a las 6:40, pero ya el barco tenía demasiada agua, el barco nos pasó una motobomba, pero fue imposible, porque el barco ya tenía demasiada agua, a las 7 en punto ya el barco se fue a pique (...) (cursiva fuera de texto)

Mas adelanto indico:

*(...) **No señora porque era mi primer viaje no conocía a nadie, nuevo nos distinguía al personal no se sabe nombres** le puedo leer el listado de tripulación.*
(...) (cursiva negrilla fuera de texto)

Así mimo indico:

(...) pues yo espere la orden del dueño para llamar auxilio y allí mismo pedi auxilio a la motonave Salo, pedir auxilio a gorgona pues ese el deber de nosotros cuando pasa falla cosas porque uno está en el puente de mando y entonces uno tiene que estar en la radio ya como capitán me quede(...) (cursiva negrilla fuera de texto)

De la diligencia de declaración rendida el 13 de enero de 2025, se desprende que el citado capitán reconoció carecer de conocimiento suficiente sobre los equipos de la nave y sobre el personal de tripulación, al tratarse de su primer viaje. Asimismo, manifestó que esperó instrucciones del propietario de la embarcación para solicitar auxilio, lo que derivó en una respuesta tardía frente al ingreso de agua a la motonave, comprometiendo directamente la seguridad de la nave y de quienes se encontraban a bordo.

Ahora bien, dentro de la presente investigación se acreditó que la motonave contaba con la documentación vigente al momento de los hechos, que su tripulación disponía de licencias de navegación, y que la nave tenía capacidad para transportar pasajeros y carga en condiciones regulares. De igual manera, los informes de astilleros de fecha 27 de marzo de 2024 y la inspección técnica practicada a la motonave FRAN LUIS, identificada con matrícula MC-01-408 evidencian que se habían realizado los correctivos necesarios y que la embarcación se encontraba en buen estado de operatividad.

Por otra parte, el Oficio Interno N°281505R MD-DIMAR-SUBDEMAR-CCCP-AROE de enero de 2025, suscrito por el Director del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Pacífico, junto con la declaración rendida por el capitán, permite establecer que las condiciones meteomarinas registradas en la jurisdicción de Guapi el día de los hechos no configuraban un escenario adverso. Los informes técnicos dan cuenta de lluvias ligeras, vientos y corrientes superficiales de intensidad moderada, así como una altura significativa de ola dentro de parámetros normales para la zona, sin que se evidencie alteración extraordinaria o riesgosa. El propio capitán señaló que al momento del zarpe las condiciones eran favorables, describiendo el estado del mar como “normal” y el clima como “bien”.

En consecuencia, no obra dentro de la presente investigación prueba alguna que acredite la configuración de los elementos constitutivos de fuerza mayor o caso fortuito.

De esta manera, el despacho concluye que no se acreditó la concurrencia de causales eximentes de responsabilidad derivadas de fuerza mayor o caso fortuito. Por el contrario, ha quedado demostrado que el siniestro marítimo se originó en una deficiencia en la gestión de la seguridad marítima atribuible al capitán, quien carecía de la inducción previa necesaria respecto del manejo de los equipos y del conocimiento suficiente de su tripulación. Tal circunstancia derivó en una respuesta tardía e ineficaz frente al ingreso de agua a la embarcación, configurándose así una omisión grave en el cumplimiento de los deberes de mando y gestión exigibles.

El capitán, en su calidad de responsable de la dirección de la nave, estaba obligado a verificar las condiciones de la embarcación y a contar con el conocimiento general del área de navegación. Pese a su experiencia, no empleó la debida diligencia y cuidado exigible en una actividad calificada por la normatividad y la jurisprudencia nacional como peligrosa. Su conducta revela una actitud imprudente y negligente antes de hacerse a la mar ni la adecuada gestión durante la navegación, en aspectos esenciales como la verificación previa reconocimiento de los equipos y la atención oportuna de emergencias.

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 Marcial Sanchez Cuero 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 navegación segura.

Ahora bien, el objeto de la presente investigación jurisdiccional es determinar si hubo daño, 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 contentivo de la investigación documento o peritaje alguno en el que se tasen los daños o perjuicios sufridos, ni 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.

La Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, mediante Sentencia SC 12063-2017, recalcó que para estructurarse dicha responsabilidad civil extracontractual se requiere la concurrencia de los siguientes elementos:

“(...) i) una conducta humana, positiva o negativa, por regla general antijurídica, ii) un daño o perjuicio, esto es, un detrimento, menoscabo o deterioro, que afecte bienes o intereses lícitos de la víctima, vinculados con su patrimonio, con los bienes de su personalidad, o con su esfera espiritual o afectiva, iii) una relación de causalidad entre el daño sufrido por la víctima y la conducta de aquel a quien se imputa su producción o generación y, iv) un factor o criterio de atribución de la responsabilidad,

por regla general de carácter subjetivo (dolo o culpa) y excepcionalmente de naturaleza objetiva (...). (Cursiva y negrilla fuera de texto)

Respecto al daño la Honorable Corte Suprema de Justicia que:

(...)el daño constituye “la columna vertebral de la responsabilidad civil, en concreto de la obligación resarcitoria a cargo de su agente (victimario), sin el cual, de consiguiente, resulta vano, a fuer de impreciso y también hasta especulativo, hablar de reparación, de resarcimiento o de indemnización de perjuicios, ora en la esfera contractual, ora en la extracontractual, habida cuenta que “si no hay perjuicio”, como lo puntualiza la doctrina especializada, “...no hay responsabilidad civil” (sent. 4 de abril de 2001, rad. 5502)(...) (CSJ SC, 27 jun.2005, rad. 1997-05210-01).1 (Cursiva y negrilla fuera de texto original)

Asimismo, en la obra “EL DAÑO” 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.” (subrayada en cursiva y negrilla fuera de texto)

Por lo anterior, este despacho no puede determinar el valor de dichos daños como resultado del siniestro, cuando los mismos no se encuentran estimados económicamente en el expediente de la presente investigación, es por lo que no se realizará una declaración sobre este particular.

Conforme a lo anterior y como consecuencia jurídica a la inexistencia de una tasación 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.

En mérito de lo anterior, la Capitán de Puerto de Tumaco (E) 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 motonave FRAN LUIS, identificada con matrícula MC-01-408, ocurrido el día el día 13 de diciembre del año 2024, conforme a lo manifestado en la parte motiva de la presente providencia.

ARTÍCULO SEGUNDO: 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 TERCERO: NO DETERMINAR avalúo de los daños ocasionados presente investigación, por lo expuesto en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO CUARTO NOTIFICAR del 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 artículo 46 del decreto ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO QUINTO: CONTRA el presente fallo, proceden los recursos ordinarios 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 artículo 46 del decreto ley 2324 de 1984.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,

Teniente de Fragata **GÓMEZ PAREDES SAMANTHA ALEJANDRA**
Capitán de Puerto de Tumaco (E)