

EDICTO

NOTIFICADO: **JUAN MATIAS OBREGÓN CASTRO**, IDENTIFICADO CON CÉDULA DE CIUDADANÍA NO. 10.387.750 Y **ARBAY CASTRO SINISTERRA**, IDENTIFICADO CON LA CÉDULA DE CIUDADANÍA NO.76.339.771, Y **DIANA RENTERIA** EN CALIDAD DE PROPIETARIO, CAPITÁN Y REPRESENTANTE LEGAL DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE EMBARCACIONES ALFA RESPECTIVAMENTE DE LA MOTONAVE GUAPI EXPRESS CON MATRÍCULA CP-01-2825-A

SENTENCIA DE FECHA ONCE (11) DE JUNIO DE 2025

POR MEDIO DEL CUAL SE NOTIFICA EL AUTO DE FECHA 11 DE JUNIO DE 2025 PROFERIDO POR LA SEÑORITA CAPITAN DE PUERTO DE TUMACO, DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN JURISDICCIONAL NO. 21012022002 POR SINIESTRO MARÍTIMO DE NAUFRAGIO CON RELACIÓN A LA MOTONAVE "GUAPI EXPRESS, CON MATRÍCULA NO. CP-01-2825-A"

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 GUAPI EXPRESS con matrícula CP-01-2825-A, ocurrido el día 17 de diciembre del 2022, 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 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 fijara por el termino de cinco 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 des fijación del edicto, según el caso, de conformidad con lo establecido en el artículo 46 del decreto ley 2324 de 1984.

NOTIFIQUESE Y CÚMPLASE, (FDO) Capitán de Corbeta, GINA LORENA HERNÁNDEZ ZÁRATE, Capitán de Puerto de Tumaco.

=====
Se fija el presente EDICTO en la mañana de hoy veintinueve (29) de julio de dos mil veinticinco (2025) 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, 11 de junio de 2025

Referencia: Fallo de Primera Instancia

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo Naufragio – 21012022002

LA CAPITÁN DE PUERTO DE TUMACO

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 la Decreto Ley 2324 de 1984, el Capitán de Puerto de Guapi en su función instructora mediante auto de fecha 26 de diciembre de 2022, ordenó apertura de la investigación jurisdiccional por el siniestro marítimo naufragio, por los hechos acontecidos el día 17 de diciembre de 2022, de la motonave GUAPI EXPRESS con matrícula CP-01-2825-A.

En el citado auto fijó audiencia para el día 09 de febrero del año 2023, a las 09:00R, que trata el artículo 37 del decreto Ley 2324 de 1984 y se decretó la práctica de unas pruebas.

El citado auto fue notificado por estado el día 29 de diciembre del año 2022 en la cartelera de acceso público de la Capitanía de Puerto Guapi y en la página electrónica de la Dirección General Marítima.

Que mediante auto de fecha 09 de febrero del año 2022, el Capitán de Puerto de Guapi ordenó reprogramar audiencia que trata el artículo 37 del decreto Ley 2324 de 1984, para el día 14 de febrero del año 2023 a las 14:00R, teniendo en cuenta que, no se libraron las citaciones a los sujetos procesales.

El citado auto fue notificado por estado el día 10 de febrero de 2023, en la cartelera de acceso público de la Capitanía de Puerto Guapi y en la página electrónica de la Dirección General Marítima.

Los respectivos oficios de citación del aludido auto dirigidos al capitán y propietario respectivamente de la motonave GUAPI EXPRESS con matrícula CP-01-2825-A, se remitieron vía correo electrónico magavipi@hotmail.com, el día 10 de febrero de 2023.

El 14 de febrero de 2023, el Capitanía de Puerto Guapi dejó constancia de la no realización de audiencia reprogramada mediante auto de fecha 09 de febrero de 2022, en virtud de que, el capitán y propietario respectivamente de la motonave GUAPI EXPRESS con matrícula CP-01-2825-A, no comparecieron a la misma.

Que mediante el oficio No. 21202400218 MD-DIMAR-CP11 de fecha 25 de octubre del año 2024, se citó al capitán, tripulante y representante legal de la empresa de transporte embarcaciones ALFA respectivamente de la citada motonave, en aras de comparecer a la primera audiencia que trata el artículo 37 del decreto ley 2324 de 1984, para el día 29 de octubre del año 2024.

El día 29 de octubre de 2024, el Capitán de Puerto de Guapi constituyo primera audiencia dentro de la presente investigación jurisdiccional, en la misma audiencia, se tomó las diligencias de declaraciones de los señores Arbey Castro Sinisterra identificado con cedula de ciudadanía No. 76.339771 en calidad de capitán de la motonave GUAPI EXPRESS con matrícula CP-01-2825-A, James Sinisterra Hinestroza identificado con cedula de ciudadanía No. 76.339.814 en calidad de tripulante de la motonave GUAPI EXPRESS con matrícula CP-01-2825-A, el señor Juan Matías Obregón Castro identificado con cedula de ciudadanía N° 10.387.750, en calidad de propietario motonave GUAPI EXPRESS con matrícula CP-01-2825-A y la señora Diana Patricia Rentería Mosquera identificada con cedula de ciudadanía N°29.227.165 representante legal de la empresa transporte embarcaciones ALFA.

Consecutivamente el día 13 de noviembre del año 2024, se tomó versión libre a los señores James Sinisterra Hinestroza identificado con cedula de ciudadanía N°76.339.814 del señor Arbey Castro Sinisterra identificado con cedula de ciudadanía N°76.339771 en las calidades de tripulante y capitán de la motonave GUAPI EXPRESS con matrícula CP-01-2825-A.

Las citadas diligencias fueron presididas por medio de la aplicación “WhatsApp”, sin que de la mismas se tenga el registro de audiovisual que se mencionan en constancia secretarial de fecha 13 de noviembre de 2024.

Que mediante resolución N°0005-2024 de fecha 02 de diciembre de 2024, el capitán de Puerto de Guapi vinculo a la presente investigación a la empresa Nacional de Servicios de Transporte Marítimo ALFA. el citado auto se notificó por estados el día 02 de diciembre del año 2024 y fue publicado en la cartelera de acceso público de la Capitanía de Puerto de Guapi y en la página electrónica de la Dirección General Marítima.

Con auto de fecha 22 de mayo de 2025, el Capitán de Puerto de Guapi, profirió auto de control de legalidad de conformidad con lo establecido en el artículo 132 del código general del proceso y dejo sin efectos diligencia las versiones libres de los señores James Sinisterra Hinestroza identificado con cedula de ciudadanía N°76.339.814 en calidad de tripulante de la motonave GUAPI EXPRESS con matrícula CP-01-2825-A, así mismo, la del señor Arbey Castro Sinisterra identificado con cedula de ciudadanía N°76.339.771 en calidad de capitán de la motonave GUAPI EXPRESS con matrícula CP-01-2825-A. realizadas el día 13 de noviembre de 2023.

El citado auto fue notificado por estado el día 23 de mayo de 2025 fue publicado en la cartelera de acceso público de esta Capitanía de Puerto y en la página electrónica de la Dirección General Marítima.

PRUEBAS

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

DOCUMENTALES:

1. Obra informe de fecha 26 de diciembre del 2022, respecto a la novedad de búsqueda y rescate suscrito por el M1 Lizcano Suescun Neider Yessid inspector de muelle del 16 al 23 de diciembre de 2022, visto a folio 3.
2. Obra oficio con radicado dimar N°212022100440 del 26 de diciembre de 2022 informe sobre suceso de la motonave GUAPI EXPRESS con matrícula CP-01-2825-A, suscrito por el señor Juan Matías Obregón Castro identificado con cedula de ciudadanía N°10.387.750 propietario de la citada motonave, visto a folio 4.
3. Obra copia del zarpe N°323572 de fecha 17 de diciembre de 2022 de la motonave GUAPI EXPRESS con matrícula CP-01-2825-A, visto a folio 5.
4. Obra señal N°261410R por medio del cual se solicita información al responsable de la sección de marina mercante de la Capitanía de puerto de Guapi respecto información de la motonave GUAPI EXPRESS con matrícula CP-01-2825-A, visto a folio 8.
5. Obra copia datos generales registrada en la capitanía de puerto de Buenaventura respecto de la motonave GUAPI EXPRESS con matrícula CP-01-2825-A, visto a folio 9.
6. Obra oficio interno N°50.11290850R MD-DIMAR-CP11-ARAP, expediente N° 9371/2022/OFINT de fecha 29 de diciembre de 2022, por medio del cual se solicita información relacionada con la motonave GUAPI EXPRESS con matrícula CP-01-2825-A a la capitanía de puerto de Buenaventura, visto a folio 10.
7. Obra oficio interno N°241120R MD-DIMAR-SUBDEMAR-CCCP-ARPE, expediente N°337/2023/OFINT de fecha 24 de enero de 2023, por medio del cual se allega respuesta solicitud condiciones Meteomarinas, visto a folio 11-13.
8. Obra oficio N°21202300038 MD-DIMAR-CP11-ARAP de fecha 15 de febrero de 2023, por medio del cual se solicita nuevamente información información relacionada con la motonave GUAPI EXPRESS con matrícula CP-01-2825-A a la capitanía de puerto de Buenaventura, visto a folio 21.
9. Obra oficio N°21202300145 MD-DIMAR-CP11-ARAP de fecha 28 de junio de 2023, por medio del cual se solicita nuevamente información información relacionada con la motonave GUAPI EXPRESS con matrícula CP-01-2825-A a la capitanía de puerto de Buenaventura, visto a folio 23.
10. Obra oficio interno N°50.11061018R MD-DIMAR-CP11-ARAP, expediente N° 3930/2022/OFINT de fecha 06 julio de 2023, por medio del cual se solicita información relacionada con la motonave GUAPI EXPRESS con matrícula CP-01-2825-A a la capitanía de puerto de Buenaventura, visto a folio 24.

11. Obra oficio interno N° 171100R MD-DIMAR-CP01-AMERC expediente N°4252/2023/OFINT de fecha 17 de julio de 2023, por medio del cual el capitán de puerto de Buenaventura allega una serie de documentación de la motonave GUAPI EXPRESS con matrícula CP-01-2825-A, visto a folio 25.
12. Obra copia de certificado 02 motores fuera de borda Suzuki número de series 6100273 y 610274 ambos de potencia 200 HP de la motonave GUAPI EXPRESS con matrícula CP-01-2825-A, visto a folio 26.
13. Obra copia de certificado de matrícula de la motonave GUAPI EXPRESS con matrícula CP-01-2825-A, visto a folio 27
14. Obra copia de documento provisional de cumplimiento para compañía operadora de naves de arqueo a 150, empresa embarcaciones ALFA. Muelle turístico taquilla 17 buenaventura, visto a folio 28-30
15. Obra copia de póliza seguro accidentes personales N°1002789 expedido por la aseguradora Previsora, visto a folio 31.
16. Obra oficio con radicación DIMAR N°112023101574 de fecha 31 de marzo de 2023, permiso para bajar motores de forma definitiva, REF. GUAPI EXPRESS con matrícula CP-01-2825-A, visto a folio 32.
17. Obra oficio N° 11202300640 MD-DIMAR-CP01-AMER de fecha 24 de abril de 2023, por medio del cual se da respuesta solicitud desinstalación motores MN GUAPI EXPRESS. visto a folio 33.
18. Obra copia del zarpe N°323201 de fecha 16 de diciembre de 2022 de la GUAPI EXPRESS con matrícula CP-01-2825-A, visto a folio 34.
19. Obra oficio interno N°50.11201718R MD-DIMAR-CP11 expediente N° 550/2024/OFINT de fecha 20 marzo de 2024, por medio del cual se solicita información relacionada con la motonave GUAPI EXPRESS con matrícula CP-01-2825-A a la capitanía de puerto de Buenaventura, visto a folio 39
20. Obra oficio N° 21202400034 MD-DIMAR-CP11 de fecha 26 de marzo de 2024, por medio del cual se solicita información a l propietario de la motonave GUAPI EXPRESS con matrícula CP-01-2825-A, visto a folio 41.
21. Obra copia correo dirigido al correo magavipi@hotmail.com de fecha 26 de marzo de 2024, por medio del cual se allega oficio N° 21202400034 MD-DIMAR-CP11 de fecha 26 de marzo de 2024, visto a folio 42.
22. Obra copia del zarpe N°323572 de fecha 17 de diciembre de 2022 de la motonave GUAPI EXPRESS con matrícula CP-01-2825-A, visto a folio 45.
23. Obra copia de certificado de seguridad para naves con arqueo bruto inferior o igual a 150 de la motonave GUAPI EXPRESS con matrícula CP-01-2825-A, visto a folio 46.
24. Obra copia de certificado de asignación distintivo de llamada e identificación del servicio móvil marítimo-MMSI, visto a folio 46.



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza por medio de la firma electrónica. Identificador: 52D5 ijz KNuh dZZz TMDo Sbr/e qSQ=

- 25. Obra copia datos de tripulantes del zarpe N°323572 de la motonave GUAPI EXPRESS con matrícula CP-01-2825-A, visto a folio 47.
- 26. Obra copia datos de consulta básicos del señor Juan Matías Obregón Castro identificado con cedula de ciudadanía N° 10.387.750, visto a folio 48.
- 27. Obra copia datos de consulta básicos del señor Arbey Sinisterra Hinestroza identificado con cedula de ciudadanía No. 76.339.771, visto a folio 49.
- 28. Obra copia de información de la solicitud de zarpe en la plataforma SITMAR, Zarpe N°323572 de la motonave GUAPI EXPRESS con matrícula CP-01-2825-A, visto a folio 52.
- 29. Obra copia de listado de tripulación de la motonave GUAPI EXPRESS con matrícula CP-01-2825-A, visto a folio 53.
- 30. Obra copia de póliza seguro accidentes personales N°1002971 expedido por la aseguradora Previsora, visto a folio 54.
- 31. Obra copia de oficio N°21202400198 MD-DIMAR-CP11 de fecha 07 de octubre de 2024, por medio del cual se solicita copia de contrato de agenciamiento de la motonave GUAPI EXPRESS con matrícula CP-01-2825-A, visto a folio 55.
- 32. Obra copia correo dirigido al correo magavipi@hotmail.com de fecha 7 de octubre de 2024, por medio del cual se allega oficio N°21202400198 MD-DIMAR-CP11 de fecha 07 de octubre de 2024, visto a folio 56.
- 33. Obra copia oficio N°29201800366 MD-DIMAR-SUBERMC de fecha 24 de enero de 2018, registro de la nave GUAPI EXPRESS, visto a folio 58.

TESTIMONIALES

Dentro de la primera audiencia de que trata el artículo 37 del decreto ley 2324 de 1984 celebrada el 29 de octubre 2024 se recibió las siguientes diligencias declaraciones:

- 1. El señor Arbey Sinisterra Hinestroza identificado con cedula de ciudadanía N° 76.339.771, en calidad de capitán de la motonave GUAPI EXPRESS con matrícula CP-01-2825-A.
- 2. El señor James Sinisterra Hinestroza identificado con cedula de ciudadanía N°76.339.814 en calidad de tripulante motonave GUAPI EXPRESS con matrícula CP-01-2825-A.
- 3. El señor Juan Matías Obregón Castro identificado con cedula de ciudadanía N°10.387.750 en calidad de propietario motonave GUAPI EXPRESS con matrícula CP-01-2825-A.
- 4. La señora Diana Rentería identificada con cedula de ciudadanía N°29.227.165 representante legal de la empresa transporte embarcaciones ALFA.

CIERRE DE INVESTIGACIÓN

Mediante Auto de fecha 04 de junio de 2025, la capitania 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 de fecha 05 de junio del presente año, este fue publicado en el portal DIMAR y en la cartelera de la capitania de puerto de Tumaco.

ALEGATOS DE CONCLUSIÓN.

Las partes involucradas en la investigación jurisdiccional No. 21012022002, 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 de este 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:

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

“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:

“(…) 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 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.

CONSIDERACIONES DE LA CAPITÁN DE PUERTO

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 informe suscrito por el MA1 LIZCANO SUESCUN NEIDER YESSID, se indicó que el día 17 de diciembre del año 2022 la motonave GUAPI EXPRESS con matrícula CP-01-2825-A identificada con matrícula No. CP03-1156-B de bandera colombiana, zarpó el 17 de diciembre de 2022 desde el puerto de Buenaventura con destino al municipio de Timbiquí Cauca, no obstante, horas después se desconocía su paradero y/o ubicación exacta.

Posteriormente, el 18 de diciembre de 2022 se recibió información de 03 personas fueron rescatadas por lancha particulares, informando que los hechos ocurrieron entre Puerto Saija y Punta Coco jurisdicción de Guapi.

Finalmente, el zarpe autorizado para el día de los hechos de la citada nave no registraba puertos intermedios o de algún tipo y que el paradero de la nave era incierto lo que desencadenó una operación de búsqueda y rescate.

Aunado a lo anterior, mediante declaración rendida por el señor Arbey Sinisterra Hinestroza identificado con cedula de ciudadanía N° 76.339.771, en calidad de capitán de la motonave GUAPI EXPRESS con matrícula CP-01-2825-A indico:

*“(…) **CONTESTADO:** salimos del Puerto de Buenaventura con destino hacia Timbiquí a eso de las 12 M con 22 pasajeros y las condiciones climáticas eran buenas/favorables. Tras horas de recorrido, a la altura de punta Saija, el bote sufrió un golpe con una troza que rompió el casco de la lancha. tras unos minutos de ingresar agua al bote, se hundió y obligó a los pasajeros a subirse al casco del bote ya hundido (…).”* (Subrayado el texto en cursiva y negrilla)

James Sinisterra Hinestroza identificado con cedula de ciudadanía N°76.339.814 en calidad de tripulante motonave GUAPI EXPRESS con matrícula CP-01-2825-A al referirse a las causas del siniestro, indicó:

*“(…) **CONTESTADO:** Salimos del puerto de Buenaventura con destino Timbiquí a eso de las 12M las condiciones climáticas eran buenas/favorables. Tras horas de recorrido, a la altura de Punta Saija, el bote sufrió un golpe con una troza que rompió el casco de la lancha, un hueco grande de casi 2 metros aproximadamente y se hundió y obligó a los pasajeros a subirse al casco del bote ya hundido (…).”* (Subrayado el texto en cursiva y negrilla)

Como se indicó en el acápite anterior se entiende 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 de este queden sobre la superficie de las aguas. (Subrayado por fuera del texto).

Por lo tanto, este despacho considera que se encuentra probado objetivamente la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave GUAPI EXPRESS con matrícula CP-01-2825-A de bandera colombiana, por lo hechos acontecido el día 17 de diciembre del año 2022, de acuerdo con la prueba recaudada durante la presente investigación.

II. DE LA CONFIGURACIÓN RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL 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.

Ahora bien, con fundamento en el acervo probatorio obrante dentro de la presente investigación jurisdiccional, se puede evidenciar lo siguiente:

- El señor Arbey Sinisterra Hinestroza identificado con cedula de ciudadanía N° 76.339.771, era capitán de la motonave GUAPI EXPRESS con matrícula CP-01-2825-A para el día 17 de diciembre del año 2022, de conformidad con establecido en el zarpe N° 323201, visto a folio 5 y 34.
- De acuerdo con consulta de datos básico de gente de mar el señor Arbey Sinisterra Hinestroza identificado con cedula de ciudadanía N° 76.339.771, capitán de la motonave GUAPI EXPRESS con matrícula CP-01-2825-A para el día 17 de diciembre del año 2022, contaba con 4 años de experiencia como motorista costanero, visto a folio 49.
- Mediante oficio interno N° 241120R MD-DIMAR-SUBDEMAR-CCCP-ARPE de fecha 24 de enero de 2023, frente las condiciones océano-atmosféricas presentadas el día 17 de diciembre del año 2022 en la jurisdicción de guapi se tiene: La mayor altura de la ola fue 0.93 metros a las 05:00R y la menor altura fue 0.68 metros a las 18:00R; Los vientos predominantes la mayor fue 9.8 m/s (19 nudos) en horas de la madrugada y la menor intensidad de 4 m/s (7.7 nudos), La precipitación de la zona marítima de análisis 1 mm día en el centro de la zona, y de 2 mm hacia área entre guapi e isla Gorgona, visto a folio 11-13.
- Aunado a lo anterior, en las declaraciones de los señores Arbey Sinisterra Hinestroza identificado con cedula de ciudadanía N° 76.339.771 y James Sinisterra Hinestroza identificado con cedula de ciudadanía N°76.339.814 en las calidades de capitán y tripulante respectivamente de la motonave GUAPI EXPRESS con matrícula CP-01-2825-A, indicaron que las condiciones climáticas eran favorables y lo que provoco el naufragio de la nave fue golpe con una troza que rompió el casco de la motonave, visto a folio 64-66.
- La motonave GUAPI EXPRESS con matrícula CP-01-2825-A, contaba con la documentación vigente al momento de los hechos.

De acuerdo con lo expuesto es pertinente aludir que, frente a una responsabilidad derivada del ejercicio de una actividad peligrosa, 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. (Subrayado por fuera del texto).

En este sentido el despacho puede concluir que de acuerdo evidenciado del acervo probatorio dentro de la presente investigación no se demostró la configuración de alguna de las causales de eximentes de responsabilidad antes descritas, por lo tanto, este despacho considera pertinente analizar en conjunto la conducta desplegada por el señor Arbey Sinisterra Hinestroza identificado con cedula de ciudadanía N° 76.339.771.

El capitán de la motonave GUAPI EXPRESS con matrícula CP-01-2825-A, encargado de la dirección está obligado a tener el conocimiento general del área en la que efectúa navegación y verificar las condiciones de la nave. La experiencia como motorista costanero es de más de cuatro años.

Por la experiencia con la que cuenta el Arbey Sinisterra Hinestroza identificado con cedula de ciudadanía N° 76.339.771, considerando además el recorrido de esta, la actividad a realizar y su duración, debía dirigir a su tripulación con el fin de realizar las respectivas verificaciones de las condiciones del lugar donde ocurrieron los hechos, así mismo, las condiciones océano atmosféricas resultaban favorables.

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

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 Arbey Sinisterra Hinestroza identificado con cedula de ciudadanía N° 76.339.771 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, 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)

El objeto de la presente investigación jurisdiccional es la declaración de responsabilidad y avalúo de los daños sufridos por las embarcaciones, el ámbito especial de realización de maniobras y la protección de la vida humana en el mar, para el presente caso, quedó claro que pese a que hubo un siniestro marítimo, se determinaron las circunstancias de tiempo, modo y lugar en las que se presentó el mismo, no fue allegado el expediente contentivo de la investigación documento 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.

En este sentido, en la obra “EL DAÑO”² 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)

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 jurisdiccional, por esta razón 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 que nos ocupa, 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 a alguien.

En mérito de lo anterior, la Capitán de Puerto de Tumaco 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.

² El Daño. Juan Carlos Henao Externado de Colombia edición 2013. página 36.

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO: DECLARAR que se configuró el Siniestro Marítimo de “Naufragio”, de la motonave GUAPI EXPRESS con matrícula CP-01-2825-A, ocurrido el día el día 17 de diciembre del 2022, 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,



Capitán de Corbeta **GINA LORENA HERNÁNDEZ ZÁRATE**
Capitán de Puerto de Tumaco