

EDICTO

NOTIFICADO: JOSE HEIVAR AGUIRRE MAYORGA, IDENTIFICADO CON CÉDULA DE CIUDADANÍA NO. 10.386.196 Y VENANCIO ROMERO BONILLA, IDENTIFICADO CON LA CÉDULA DE CIUDADANÍA NO.13.104.295, Y CIELO DIAZ AGUDELO EN CALIDAD DE CAPITÁN, PROPIETARIO Y REPRESENTANTE LEGAL DE LA AGENCIA MARÍTIMA CIELO MARES RESPECTIVAMENTE DE LA MOTONAVE RIO TIMBIQUI CON MATRÍCULA MC-01-0548

SENTENCIA DE FECHA VEINTICUATRO (24) DE JUNIO DE 2025

POR MEDIO DEL CUAL SE NOTIFICA EL AUTO DE FECHA 24 DE JUNIO DE 2025 PROFERIDO POR LA SEÑORITA CAPITAN DE PUERTO DE TUMACO, DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN JURISDICCIONAL NO. 21012023001 POR SINIESTRO MARÍTIMO DE AVERÍA CON RELACIÓN A LA MOTONAVE "RIO TIMBIQUÍ, CON MATRÍCULA NO. MC-01-0548"

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

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO: Declarar que se configuro el Siniestro Marítimo de Avería, de la motonave RIO TIMBIQUÍ con matricula MC-01-0548, ocurrido el día 11 de noviembre del 2023, conforme a lo manifestado en 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) 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, 24 de junio de 2025

Referencia: Fallo de Primera Instancia

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo avería –
21012023001

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 límite a ellos, los siguientes: (a) el naufragio, (b) el encallamiento, (c) el abordaje, (d) la explosión o el incendio de naves o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas, (e) la arribada forzosa, (f) la contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina y, (g) los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias. (subrayada en negrilla y cursiva el texto)

Ahora bien, este despacho considera pertinente realizar algunas aclaraciones respecto del siniestro marítimo de varada y/o avería de la motonave RIO TIMBIQUÍ con matrícula MC-01-0548, en el siguiente sentido:

“(...) ARTÍCULO 75. Aplicación de tratados y convenios. Las disposiciones del presente Título se aplicarán sin perjuicio de lo dispuesto en los tratados y los convenios internacionales ratificados por Colombia. (...)”

Teniendo en cuenta lo anterior, el código de investigaciones de siniestros y sucesos marítimo, aprobado mediante resolución MSC.255 (84) adoptada el 16 de mayo de 2008, en el capítulo 2 en el cual se establecen las siguientes definiciones:

“(...) 2.9 siniestro marítimo: acaecimiento o serie de acaecimientos, directamente relacionado con la explotación de un buque que ha dado lugar a cualquiera de las situaciones que seguidamente se enumeran:

- 1. La muerte o las lesiones graves de una persona*
- 2. La pérdida de una persona que estuviera a bordo*
- 3. La pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque*
- 4. Los daños materiales graves sufridos por un buque*
- 5. La varada o avería de un buque, o el hecho de que se vea envuelto en un abordaje*

6. *Daños materiales causados en la infraestructura marítima ajena al buque que represente una amenaza grave para la seguridad del buque, de otro buque, o de una persona o*
7. *Daños graves al medio ambiente, o la posibilidad de que se produzcan daños graves para el ambiente como resultado de ellos daños sufridos por un buque o buques (...)*

Aunado a lo anterior, la Organización Marítima Internacional en la citada resolución define los siniestros graves de la siguiente forma:

“(...) 4.3 Siniestro grave: aquel que sin reunir las características del “siniestro muy grave” entraña:

1. *Un incendio, explosión, abordaje, varada, contacto, averías por mal tiempo, averías causadas por hielos, grietas en el casco o supuesto defecto del casco etc., que a su vez provocan:*
2. *Averías estructurales que hacen que el buque no se apto para navegar, por ejemplo, una hendidura en la obra viva, parada de las maquinas principales, averías importantes en los espacios de alojamiento, etc.; o*
3. *Contaminación (independientemente de la magnitud); y/o*
4. ***Una avería que obligue a remolcar el buque o pedir ayuda a tierra***
(cursiva, negrilla y subrayado fuera de texto)

A la luz de lo dispuesto por organización marítima internacional (OMI), y conforme lo probado en el expediente el Despacho concluye con meridiana claridad que el siniestro marítimo ocurrido a la motonave RIO TIMBIQUÍ con matrícula MC-01-0548 el día 11 de noviembre de 2023, fue la del numeral 4, una avería que obligó a remolcar el buque o pedir ayuda a tierra.

Lo anterior teniendo en cuenta, lo dispuesto en el artículo 1514 del Código de comercio, a su tenor:

ARTICULO 1514. CONCEPTO DE AVERÍAS. Son averías:

- 1) *Todos los daños que sufra la nave durante la navegación o en puerto, o las mercancías desde el embarque hasta su desembarque y*
- 2) *Todos los gastos extraordinarios e imprevistos que deban efectuarse en beneficio de la nave o de la carga, conjunta o separadamente. (cursiva y subrayado fuera de textos)*

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 15 de noviembre de 2023, ordenó apertura de la investigación jurisdiccional por el siniestro marítimo naufragio, por los hechos acontecidos el día 11 de noviembre de 2023, de la motonave RIO TIMBIQUÍ con matrícula MC-01-0548.

En el citado auto fijó audiencia para el día 27 de noviembre del año 2023, a las 09:00R, que trata el artículo 37 del decreto Ley 2324 de 1984 y se decretó la

práctica de algunas pruebas.

El citado auto fue notificado por el estado el día 22 de noviembre del año 2023 en la cartelera de acceso público de la Capitanía de Puerto Guapi y en la página electrónica de la Dirección General Marítima.

Mediante oficio No. 21202400153 MD-DIMAR-CP11, se realizó las citaciones para el 03 de septiembre de 2024, a los señores Venancio Romero Bonilla identificado con cedula de ciudadanía No. 13.104.295 Propietario de la motonave RIO TIMBIQUÍ con matrícula MC-01-0548, Jose Heivar Aguirre Mayorga identificado con cedula de ciudadanía No. 10.386.196 Capitán de la motonave RIO TIMBIQUÍ con matrícula MC-01-0548, Cielo Diaz Agudelo Agencia marítima Cielo Mares del buque RIO TIMBIQUÍ con matrícula MC-01-0548, con el fin de realizar la primera audiencia pública de que trata el artículo 37 del decreto Ley 2324 de 1984 el 03 de septiembre de 2024.

Mediante constancia secretarial de fecha 03 de septiembre de 2024, las partes se excusaron por la inasistencia a la audiencia debido a fallas en el computador y no recibir la notificación ni convocar a todos los citados.

Mediante oficio No. 21202400234 MD-DIMAR-CP11, se realizó las citaciones para el 14 de noviembre de 2024. a los señores Venancio Romero Bonilla identificado con cedula de ciudadanía No. 13.104.295 Propietario de la motonave RIO TIMBIQUÍ con matrícula MC-01-0548, Jose Heivar Aguirre Mayorga identificado con cedula de ciudadanía No. 10.386.196 Capitán de la motonave RIO TIMBIQUÍ con matrícula MC-01-0548, Cielo Diaz Agudelo Agencia marítima Cielo Mares del buque RIO TIMBIQUÍ con matrícula MC-01-0548, con el fin de realizar la primera audiencia pública de que trata el artículo 37 del decreto Ley 2324 de 1984 el 03 de septiembre de 2024.

Que mediante auto de fecha 19 de mayo de 2025 este despacho ordenó fijar como nueva fecha para realizar la audiencia de que trata el artículo 37 del decreto Ley 2324 de 1984, el día 22 de mayo de 2025.

Dicho auto fue notificado por estado el día 20 de mayo del año 2025 en la cartelera de acceso público de la Capitanía de Puerto Guapi y en la página electrónica de la Dirección General Marítima. Así mismo, se enviaron las respectivas citaciones mediante oficio No. 21202500102 MD-DIMAR-CP11 dirigido al señor Venancio Romero Bonilla propietario de la motonave RIO TIMBIQUÍ con matrícula MC-01-0548, oficio No. 21202500103 MD-DIMAR-CP11 dirigido al señor Jarol Cuero Bonilla propietario de la motonave RIO TIMBIQUÍ con matrícula MC-01-0548, oficio No. 21202500106 dirigido a la señora Patricia Platicón Gonzalez en calidad de propietaria de la motonave RIO TIMBIQUÍ con matrícula MC-01-0548, oficio No. 21202500104 dirigido al señor Jose Heivar Aguirre Mayorga capitán de la motonave RIO TIMBIQUÍ con matrícula MC-01-0548, oficio No. 21202500105 dirigido a la señora Cielo Diaz Agudelo Agencia marítima Cielo Mares del buque RIO TIMBIQUÍ con matrícula MC-01-0548. Los oficios de citación del aludido auto fueron dirigidos al capitán y propietario

respectivamente de la motonave RIO TIMBIQUÍ con matrícula MC-01-0548, se remitieron vía correo electrónico cieloymares@yahoo.es, el día 20 de mayo de 2025.

El 22 de mayo de 2025 el despacho de la Capitanía de puerto de Guapi se constituyó en audiencia pública dejando constancia que a pesar de haber enviado las correspondientes citaciones a los señores Venancio Romero Bonilla propietario de la motonave RIO TIMBIQUÍ con matrícula MC-01-0548, Jarol Cuero Bonilla propietario de la motonave RIO TIMBIQUÍ con matrícula MC-01-0548, Patricia Platicón Gonzalez en calidad de propietaria de la motonave RIO TIMBIQUÍ con matrícula MC-01-0548, Jose Heivar Aguirre Mayorga capitán de la motonave RIO TIMBIQUÍ con matrícula MC-01-0548 y Cielo Diaz Agudelo Agencia marítima Cielo Mares del buque RIO TIMBIQUÍ con matrícula MC-01-0548, así como también, se surtió la notificación por estado del auto 19 de mayo de 2025, nadie se presentó o conectó a la diligencia.

Ahora bien, mediante auto de fecha 05 de junio de 2025 el despacho de la Capitanía de puerto de Guapi prescindió del Peritazgo decretado de oficio en el artículo 7 del auto de fecha 15 de noviembre de 2023 por las razones expuestas en dicho auto.

El citado auto fue notificado por estado el día 06 de junio de 2025 publicado en la cartelera de acceso público de la Capitanía de Puerto de Guapi 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 en el expediente reporte de novedades de control tráfico marítimo de fecha 12 de noviembre de 2025 suscrito por la señora AS12 Felicita Moreno funcionaria de guardia, visto a folio 3 y 4.
2. Obra en el expediente oficio de asunto informe de recalada M/N RIO TIMBIQUÍ, suscrito por el señor Jose Eivar Aguirre Mayorga capitán de la motonave RIO TIMBIQUÍ con matrícula MC-01-0548, visto a folio 5.
3. Obra en el expediente formulario estadístico de carga, pasajeros y turistas cabotaje marítimo, visto a folios 15 y 16.
4. Obra en el expediente documento de zarpe expedido por la Capitanía de Puerto de Buenaventura a la motonave RIO TIMBIQUÍ con matrícula MC-01-0548, visto a folio 17.
5. Obra en el expediente listado de tripulación Hoja de vida licencias de navegación de los señores Jose Heivar Aguirre Mayorga capitán regional categoría C, Jaime Vallecilla Caicedo marinero de máquinas, Janer David Vallecilla Mosquera marinero costanero de máquinas, Tulio Lopez Ibarguen

- marinero timonel, Andrés Valentierra Mesa marinero de cubierta, Ofelia Perlaza Segura Cocinero Categoría (B) visto a folios 26-27.
6. Obra en el expediente póliza de accidentes personales colectivos, visto a folio 28
 7. Obra en el expediente póliza de responsabilidad civil, visto a folio 29-30.
 8. Obra en el expediente resolución No. 1053-2018 MD-DIMAR-SUBMERC-ATRAN 28 de diciembre de 2018 visto a folio 31-32
 9. Obra en el expediente datos generales de la embarcación registrada en la Capitanía de puerto de Buenaventura visto a folio 46
 10. Obra en el expediente certificado de seguridad del equipo No. 02-MC-0648-024 visto a folio 62-63
 11. Obra en el expediente certificado de matrícula MC-01-0548 de la motonave RIO TIMBIQUÍ visto a folio 64
 12. Obra en el expediente certificado provisional de gestión de la seguridad para naves con arqueo bruto a 150 de la motonave RIO TIMBIQUÍ con matrícula MC-01-0548 visto a folio 65
 13. Obra en el expediente documento provisional de cumplimiento de la motonave RIO TIMBIQUÍ con matrícula MC-01-0548 visto a folio 66
 14. Obra en el expediente contrato de agenciamiento visto a folio 67

CIERRE DE INVESTIGACIÓN

Mediante Auto de fecha 12 de junio 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 de fecha 17 de junio del presente año, 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. 21012023001, 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.

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:

“(…) 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



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza por medio de la firma electrónica. Identificador: 3hhY KJYm UR75 5GFK 4r7Q BeQg 4gs=

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 la AS12 Felicita Moreno funcionaria de guardia, mediante el cual se indicó que el día 12 de noviembre del año 2023 mediante llamada telefónica realizada por la estación de Guardacostas de Buenaventura, la Capitania de Puerto de Guapi tuvo conocimiento de que el buque de cabotaje de nombre RIO TIMBIQUÍ con matrícula MC-01-0548, se encontraba varado en la boya de la bocana de Tapaje jurisdicción de la Capitania de Puerto de Guapi, posteriormente el 13 de noviembre de 2023, el señor Venancio Romero uno de los propietarios de nave informó que la motonave en mención atracó en el municipio del Charco Nariño el 13 de noviembre de 2023.

Posteriormente, mediante oficio con radicado interno DIMAR No. 112023104884 de asunto informe de recalada MN RIO TIMBIQUÍ suscrito por el señor Jose Eivar Aguirre Mayorga en calidad de capitán de la motonave en mención informó lo siguiente:

“(…) El día 11 de noviembre de 2023 a las 0530R, la motonave presenta barada por problemas en la transmisión del motor principal, en la posición latitud

02°50'00" N, Longitud 077° 59' 00" W pasando a la altura de la bocana de GUAPI, se procedió a informar a través del VHF a Guarda Costa de Tumaco, con el fin de solicitar apoyo para resolver la situación, arribando a nuestra posición a las 1900R horas, se les entrego información sobre la tripulación y el estado de la embarcación. El día 12 de noviembre de 2023 a las 0500R la motonave POLLUX II, nos remolca hasta el charco- Nariño, se procedió a la descarga de la mercancía de abordó, el día 16 de noviembre del 2023 a las 0800R nos remolcan hasta la Bocana del Charco, donde nos continuó apoyando la motonave DOÑA SHEIRY, remolcándonos hasta el puerto de Buenaventura, arribando el día 17 de noviembre de 2023. (...)"

Como se indicó en el acápite anterior se entiende a la luz de lo dispuesto en el artículo 1514 del Código de comercio, el cual indica:

ARTICULO 1514. CONCEPTO DE AVERÍAS. Son averías:

- 1) Todos los daños que sufra la nave durante la navegación o en puerto, o las mercancías desde el embarque hasta su desembarque y
- 2) Todos los gastos extraordinarios e imprevistos que deban efectuarse en beneficio de la nave o de la carga, conjunta o separadamente. (cursiva y subrayado fuera de textos)

Aunado a lo anterior, la Organización Marítima Internacional en la citada resolución define los siniestros graves de la siguiente forma:

"(...) 4.3 Siniestro grave: aquel que sin reunir las características del "siniestro muy grave" entraña:

1. *Un incendio, explosión, abordaje, varada, contacto, averías por mal tiempo, averías causadas por hielos, grietas en el casco o supuesto defecto del casco etc., que a su vez provocan:*
2. *Averías estructurales que hacen que el buque no se apto para navegar, por ejemplo, una hendidura en la obra viva, parada de las maquinarias principales, averías importantes en los espacios de alojamiento, etc.; o*
3. *Contaminación (independientemente de la magnitud); y/o*
4. **Una avería que obligue a remolcar el buque o pedir ayuda a tierra**
(cursiva, negrilla y subrayado fuera de texto)

En conclusión, de lo dispuesto por organización marítima internacional (OMI), y conforme lo descrito en el informe suscrito por el señor Jose Eivar Aguirre en calidad de capitán de la motonave RIO TIMBIQUÍ con matrícula MC-01-0548 este Despacho encuentra probada objetivamente la ocurrencia del siniestro marítimo de avería en el entendido que de acuerdo con lo manifestado por el capitán de la motonave, debido a los problemas presentados en la trasmisión del motor de la nave el día 11 de noviembre de 2023 la tripulación se vio en la obligación de realizar los llamados a través del radio VHF y como consecuencia de ello fueron remolcados hasta el Charco Nariño y posteriormente a Buenaventura.

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

En el presente acápite resulta necesario realizar un análisis en relación con los elementos esenciales que deben configurarse para declarar la responsabilidad civil extracontractual en el marco de actividades peligrosas, como son el hecho, el daño y el nexo causal.

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.

Ahora bien, la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, mediante Sentencia SC 12063-2017, recalcó que para estructurarse la 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)

Sobre el daño ha dispuesto la H. 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

El objeto de la presente investigación jurisdiccional es declaración y avalúo de los daños sufridos por las embarcaciones con ocasión a un siniestro marítimo, el

¹ Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia SC129-2023 del 09 de junio de 2023. M.P. Luis Alonso Rico Puerta



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento no puede ser verificada a través de la siguiente URL: <https://verificadordocmte.gub.ri/>
Identificador: 3hhY KJYm UR75 5GFK 4r7Q BeQg 4gs=

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 al expediente contentivo de la presente investigación documento alguno en el que se tasen los daños o perjuicios sufridos, ni solicitud de indemnización o reclamación alguna por daños materiales o 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.

Al respecto, 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 Hinestroza:

“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)²

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 de daños, como ocurre en el caso en particular, este despacho no cuenta con los elementos jurídicos necesarios para declarar que existe algún tipo de responsabilidad civil extracontractual, con el fin de resarcirse patrimonialmente.

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.

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO: DECLARAR que se configuró el Siniestro Marítimo de “avería”, de la motonave RIO TIMBIQUÍ con matrícula MC-01-0548, ocurrido el día 11 de noviembre del año 2023, conforme a lo manifestado en la parte motiva de la presente providencia.

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

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