

EDICTO

NOTIFICADO: JOSE PINEDA PEÑA, IDENTIFICADO CON CÉDULA DE CIUDADANÍA NO. 5.358.739
ANA DEL CARMEN SINISTERRA CALZADA, IDENTIFICADA CON LA CÉDULA DE CIUDADANÍA
NO.1.086.045.284, Y RUTH MOSQUERA HURTADO EN CALIDAD DE CAPITÁN, PROPIETARIA Y
AGENTE MARÍTIMO DE LA MOTONAVE FRAN LUIS CON MATRÍCULA MC-01-0408

SENTENCIA DE FECHA VEINTICUATRO (24) DE SEPTIEMBRE DE 2025

POR MEDIO DEL CUAL SE NOTIFICA EL AUTO DE FECHA 24 DE SEPTIEMBRE DE 2025
PROFERIDO POR LA SEÑORITA CAPITAN DE PUERTO DE TUMACO, DENTRO DE LA
INVESTIGACIÓN JURISDICCIONAL NO. 210122024001 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 29 de febrero 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) Capitán de Corbeta, GINA LORENA HERNÁNDEZ ZÁRATE,
Capitán de Puerto de Tumaco.

=====

Se fija el presente EDICTO en la mañana de hoy veinte (20) de octubre 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



San Andrés de Tumaco, 24 de septiembre de 2025

Referencia: Fallo de Primera Instancia

Investigación: Jurisdiccional No. 210122024001 adelantada por el Siniestro Marítimo “Naufragio” de la motonave Franluis con matrícula MC-01-408 ocurrido el día 29 de febrero de 2024.

LA CAPITÁN DE PUERTO DE TUMACO (E)

En uso de las facultades legales conferidas mediante 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 en virtud de la resolución número 1071-2025 MD-DIMAR-SUBAFIN-GRUDHU del 17 de septiembre de 2025 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. (...)

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 13 de marzo de 2024, ordenó la apertura de la investigación jurisdiccional por el siniestro marítimo ocurrido el día 29 de febrero de 2024, relacionado con el presunto naufragio de la motonave Fran Luis con matrícula MC-01-408.

En el citado auto, se ordenó citar y escuchar dentro de la primera audiencia pública al propietario, capitán y agente marítimo, respectivamente, de la mencionada motonave, señalándose como fecha para la misma el día 19 de marzo de 2024 a las 15:30 horas.

Así mismo, dicho auto fue notificado por estado el día 15 de marzo de 2024, mediante su publicación 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.º 21202400030 MD-DIMAR-CP11, de fecha 18 de marzo de 2024, se procedió a citar a las partes para la primera audiencia pública, programada para el día 21 de marzo de 2024. El mencionado oficio fue remitido al correo electrónico aramarw@hotmail.com el mismo día.

La Capitanía de Puerto de Guapi dejó constancia el día 21 de marzo de 2024 de que no fue posible llevar a cabo la primera audiencia pública programada, debido a fallas generales en el servicio de internet en el municipio de Guapi.

Posteriormente, mediante auto de fecha 27 de marzo de 2024, la Capitanía de Puerto de Guapi fijó como nueva fecha para la continuación de la primera audiencia pública el día 4 de abril de 2024, a las 16:30 horas, la cual se realizaría de manera presencial y virtual a través de la plataforma Microsoft Teams.

Mediante oficio N.º 21202400035 MD-DIMAR-CP11, de fecha 27 de marzo de 2024, se reiteró la citación al propietario, capitán y agente marítimo de la motonave Fran Luis con matrícula MC-01-408, remitiéndose dicho oficio al correo electrónico aramarw@hotmail.com el mismo día.

Que, mediante correo electrónico del 4 de abril de 2024, la agente marítima de la motonave Fran Luis con matrícula MC-01-408, solicitó el aplazamiento de la audiencia, argumentando que no fue posible localizar al capitán de la embarcación. Ese mismo día, este despacho dejó constancia de dicha solicitud.

Con oficio N.º 21202400126 MD-DIMAR-CP11, de fecha 5 de julio de 2024, se procedió nuevamente a citar al propietario, capitán y agente marítimo para la audiencia pública, fijada para el día 11 de julio de 2024. El oficio fue enviado al correo electrónico aramarw@hotmail.com en la misma fecha.

El día 11 de julio de 2024, la Capitanía de Puerto de Guapi instaló la primera audiencia dentro de la presente investigación jurisdiccional, en la cual se recepcionaron las declaraciones de los señores José Pineda Peña, identificado con cédula de ciudadanía N.º 5.358.739, y Ruth Mosquera Hurtado, identificada con cédula de ciudadanía N.º 31.387.729, en sus calidades de capitán y agente marítimo, respectivamente, de la motonave Fran Luis con matrícula MC-01-408.

Mediante correo electrónico del 29 de julio de 2024, la Capitanía de Puerto de Guapi remitió el acta de audiencia a la agencia marítima de la motonave Fran Luis con matrícula MC-01-0408, al correo electrónico aramarw@hotmail.com.

El Capitán de Puerto de Guapi, mediante auto de fecha 14 de julio del presente año, resolvió prescindir del perito de navegación clase B, inicialmente decretado en el numeral séptimo del artículo segundo del auto del 13 de marzo de 2024.

Posteriormente, mediante auto de fecha 17 de julio del presente año, se fijó como nueva fecha para la continuación de la audiencia pública el día 23 de julio del presente año, a las 09:00 horas, la cual se llevaría a cabo de forma presencial y virtual a través de la plataforma Microsoft Teams.

Los autos de fechas 14 y 17 de julio del presente año, fueron notificados por estado el día 22 de julio del presente año, en la cartelera de acceso público de la Capitanía de Puerto de Guapi y en la página electrónica de la Dirección General Marítima.

En cumplimiento a lo ordenado en el auto antes descrito mediante los oficios N°21202500184 MD-DIMAR-CP11, N°21202500185 MD-DIMAR-CP11, N°21202500186 MD-DIMAR-CP11, N°21202500187 MD-DIMAR-CP11, N°21202500188 MD-DIMAR-CP11, N°21202500189 MD-DIMAR-CP11, N°21202500190 MD-DIMAR-CP11, N°21202500191 MD-DIMAR-CP11, y N°21202500192 MD-DIMAR-CP11, todos de fecha 22 de julio del presente año, se procedió a citar a la tripulación, capitán, la agencia marítima y propietaria respectivamente de la motonave FRAN LUIS con matrícula MC-01-408.

Los oficios antes descritos fueron remitidos al correo cieloymares@yahoo.es, aramarw@hotmail.com, zapatajose136@yahoo.co, y anllerperlaza284@hotmail.com el día 22 de julio del presente año y se dejó constancia de la misma.

En la misma fecha, la representante de la agencia marítima, mediante el correo aramarw@hotmail.com, solicitó nuevamente el aplazamiento de la audiencia pública.

Con auto de fecha 06 agosto del presente año, el Capitán de Puerto de Guapi fijó como nueva fecha para la continuación de la audiencia el día 11 de agosto del presente año, a las 14:30 horas, la cual se realizaría de manera presencial y virtual por Microsoft Teams.

El citado auto fue notificado por el estado el día 08 de agosto del presente año, en la cartelera de acceso público de la Capitanía de Puerto Guapi y en la página electrónica

de la Dirección General Marítima.

Mediante los oficios N°21202500216 MD-DIMAR-CP11, N° 21202500222 MD-DIMAR-CP11, N° 21202500226 MD-DIMAR-CP11, N° 21202500227 MD-DIMAR-CP11, N° 21202500229 MD-DIMAR-CP11, N° 21202500230 MD-DIMAR-CP11 y N° 21202500231 MD-DIMAR-CP11, todos de fecha 08 de agosto del presente año, se procedió a citar a la tripulación, la agencia marítima y propietaria respectivamente de la motonave Fran Luis con matrícula MC-01-408.

Los oficios antes descritos fueron remitidos al correo aramarw@hotmail.com, el mismo día de agosto del presente año y se dejó constancia de esta.

El 11 de agosto del presente año, la Capitanía de Puerto de Guapi instaló la continuación de la primera audiencia dentro de esta investigación jurisdiccional, en la cual se recibió nuevamente la declaración de la señora Ruth Mosquera Hurtado, identificada con cédula de ciudadanía N.º 31.387.729, en su calidad de agente marítimo.

Mediante auto de fecha 14 agosto del presente año, se procedió a fijar nuevamente la continuación de la primera audiencia para el día 20 de agosto del presente año, a las 09:00 horas; por medio del cual se realizaría de manera presencial y virtual a través de la plataforma Microsoft Teams.

El citado auto fue notificado por el estado el día 15 de agosto del presente año, en la cartelera de acceso público de la Capitanía de Puerto Guapi y en la página electrónica de la Dirección General Marítima.

Mediante los oficios N°21202500241 MD-DIMAR-CP11, N° 21202500247 MD-DIMAR-CP11, N° 21202500249 MD-DIMAR-CP11, N° 21202500250 MD-DIMAR-CP11, N° 21202500251 MD-DIMAR-CP11, N° 21202500252 MD-DIMAR-CP11, N° 21202500253 MD-DIMAR-CP11 y N° 21202500254 MD-DIMAR-CP1, todos de fecha 18 de agosto del presente año, se procedió a citar a la propietaria, tripulación y la agencia marítima respectivamente de la motonave Fran Luis con matrícula MC-01-408.

Los oficios antes descritos fueron remitidos al correo aramarw@hotmail.com y zapatajose136@yahoo.com, el día 19 de agosto del presente año y se dejó constancia de esta.

El 20 de agosto del presente año, la Capitanía de Puerto de Guapi dejó constancia de la no realización de la audiencia por inasistencia de las partes citadas, a pesar de haber sido debidamente notificadas.

Con auto de fecha 27 de agosto del presente año, la Capitanía de Puerto de Guapi, procedió a fijar nuevamente audiencia pública para el día 29 de agosto del presente año, a las 10:00 horas, donde se realizaría de manera presencial y virtual a través de la plataforma Microsoft Teams.

El citado auto fue notificado por el estado el día 28 de agosto del presente año, en la cartelera de acceso público de la Capitanía de Puerto Guapi y en la página electrónica de la Dirección General Marítima.

Mediante los oficios N°21202500262 MD-DIMAR-CP11, N° 21202500263 MD-DIMAR-

CP11, N° 21202500264 MD-DIMAR-CP11, N° 21202500265 MD-DIMAR-CP11, N° 21202500266 MD-DIMAR-CP11, N° 21202500267 MD-DIMAR-CP11, N° 21202500268 MD-DIMAR-CP11 y N° 21202500269 MD-DIMAR-CP11 todos de fecha 28 de agosto del presente año, se procedió a citar a la propietaria, tripulación y tripulación, la agencia marítima respectivamente de la motonave Fran Luis con matrícula MC-01-408.

Los oficios antes descritos fueron remitidos al correo aramarw@hotmail.com y zapatajose136@yahoo.com, el día 28 de agosto del presente año y se dejó constancia de esta.

El 29 de agosto del presente año, la Capitanía de Puerto de Guapi instaló la audiencia pública; sin embargo, no fue posible su realización debido a la inasistencia de la propietaria, tripulación y agencia marítima de la motonave Fran Luis con matrícula MC-01-408, dejando la correspondiente constancia.

PRUEBAS

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

DOCUMENTALES:

1. Obra acta de protesta N°20240014620830203/MDN-COGFM-COARC-SECAR-JEMOP-FNP-FSUPA-JEMFSUPA-C5KOE-29.60 de fecha 01 de marzo del 2024, acta de protesta de embarcación Fran Luis con matrícula MC-01-408 y puesta en conocimiento, suscrito por el teniente de Navío Rafael Ramirez Chacón.
2. Obra acta de protesta radicada el día 04 de marzo del 2024, suscrita Jose Pineda Peña identificado con cedula de ciudadanía No. 5.358.739 en calidad de capitán de la motonave Fran Luis con matrícula MC-01-408.
3. Obra copia contrato de agenciamiento de la motonave Fran Luis con matrícula MC-01-408.
4. Obra copia certificado de seguridad para naves con arqueo bruto inferior o igual 150 No. 01MC-01-408-064 de la motonave Fran Luis con matrícula MC-01-408.
5. Obra copia formato de informe de inspección de navegación y cubierta para naves mayores de 25 TNR de la motonave Fran Luis con matrícula MC-01-408.
6. Obra copia certificado de póliza N°3001016 del 22 de agosto de 2023, expedido por compañía de seguros Previsora S.A. identificada con numero de NIT 860.002.400-2.
7. Obra copia póliza N°1002727 del 27 de noviembre de 2023, expedido por compañía de seguros Previsora S.A. identificada con numero de NIT 860.002.400-2.
8. Obra copia póliza N°3001016 del 19 de agosto de 2023, expedido por compañía de seguros Previsora S.A. identificada con numero de NIT 860.002.400-2.
9. Obra oficio interno N° 50.1112165R MD-DIMAR-CP11 expediente 7177/2024/OFINT de fecha 12 noviembre de 2024, por medio del cual se solicita a la Capitanía de Puerto de Buenaventura documentación de la motonave Fran Luis con matrícula MC-01-408.

- 
- Identificador: uUoe 45Zn Fi9X 9GMP 7C8Z oZNs Rvs=
- Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento es equivalente a la de los originales. Códigos de Verificación: 7C8Z oZNs Rvs=
10. Obra correo electrónico de fecha 13 de noviembre de 2024, por medio del cual se solicita información a la Capitanía de Puerto de Buenaventura.
 11. Obra oficio interno No. 141756R MD-DIMAR-CP01-AMERC, expediente No. 7241/2024/OFINT de fecha 14 noviembre de 2024, por medio del cual la Capitanía de Puerto de Buenaventura, allega contestación respecto a la solicitud de información de la motonave Fran Luis con matrícula MC-01-408.
 12. Obra copia póliza N°1002727 del 28 de noviembre de 2023, expedido por compañía de seguros Previsora S.A. identificada con numero de NIT 860.002.400-2.
 13. Obra copia póliza N°3001016 del 19 de agosto de 2023, expedido por compañía de seguros Previsora S.A. identificada con numero de NIT 860.002.400-2.
 14. Obra copia certificado de póliza N°3001016 del 22 de agosto de 2023, expedido por compañía de seguros Previsora S.A. identificada con numero de NIT 860.002.400-2.
 15. Obra copia certificado de seguridad para naves con arqueo bruto inferior o igual 150 N° 15 MC-01-408-008 de la motonave Fran Luis con matrícula MC-01-408.
 16. Obra copia certificado de seguridad para naves con arqueo bruto inferior o igual 150 N° 15 MC-01-408-064 de la motonave Fran Luis con matrícula MC-01-408.
 17. Obra copia certificado de matrícula N°0057359 de a de la motonave Fran Luis con matrícula MC-01-408.
 18. Obra copia del zarpe N° 530962 de fecha 23 de febrero de 2024, de la motonave Fran Luis con matrícula MC-01-408.
 19. Obra copia documento de cumplimiento para compañía operadora de naves con arqueo bruto inferior a 150 N° 16-0082-008.
 20. Obra copia de datos generales de licencia de navegación de la señora Mercy Torres Araujo identificada con cedula de ciudadanía N° 1.111.778.569.
 21. Obra copia de datos generales de licencia de navegación del señor Jose Arturo Viafara Rodriguez identificado con cedula de ciudadanía N° 1.111.782.559.
 22. Obra copia de datos generales de licencia de navegación del señor Anller Francisco Perlaza Lopez identificado con cedula de ciudadanía N°1.143.827.513.
 23. Obra copia de datos generales de licencia de navegación del señor Marino Ortiz Orobio identificado con cedula de ciudadanía N°16.491.912.
 24. Obra copia de datos generales de licencia de navegación del señor Jose Luciano Balarezo identificado con cedula de ciudadanía N° 12.798.124.
 25. Obra copia de datos generales de licencia de navegación del señor Jose Pineda Peña identificado con cedula de ciudadanía N° 5.358.739.
 26. Obra copia de datos generales de licencia de navegación del señor Tomas Andres Segura Guerrero identificado con cedula de ciudadanía N° 5.305.469.

27. Obra copia historial de licencia de navegación del señor José Pineda Peña identificado con cedula de ciudadanía N° 5.358.739.
28. Obra copia resolución N° 0082-2018 MD- DIMAR-SUBERMC-ATRAN del 15 de febrero de 2018, por medio del cual se habilita y otorga permiso de operación como Empresa Nacional del servicio público de transporte marítimo de cabotaje a los señores VALENCIA GARCES EDINSON Y FLOREZ VALENCIA OSCAR.
29. Obra copia de constancia de trabajos en astilleros a M/N motonave Fran Luis con matrícula MC-01-408, suscrito por el señor ingeniero naval Danilo J. Contreras Fuenmayor.
30. Obra oficio interno N°311445 MD-DIMAR-CP11, expediente 2118/2025/OFINT de fecha 31 de marzo de 2025, por medio del cual se solicita información respecto a los hechos acontecidos del 29 de febrero del año 2024 donde se encuentra involucrada la motonave Fran Luis con matrícula MC-01-408.
31. Obra oficio interno N°50.11 020919R MD-DIMAR-CP11, expediente N° 2947/2025/OFINT de fecha 02 de mayo de 2025, por medio del cual se reitera solicitud información respecto a los hechos acontecidos del 29 de febrero del año 2024 donde se encuentra involucrada la motonave Fran Luis con matrícula MC-01-408.
32. Obra oficio interno N° 060900R MD- DIMAR-CP01, expediente N°3034/2025/OFINT de fecha 06 de mayo de 2025, por medio del cual la Capitanía de Puerto de Buenaventura allega información por los hechos acontecidos del 29 de febrero del año 2024 donde se encuentra involucrada la motonave Fran Luis con matrícula MC-01-408.
33. Obra copia certificado de Gestión de la seguridad para naves con arqueo bruto inferior a 150, certificado N° 15-MC-01-408-008 de la motonave Fran Luis con matricula MC-01-408.
34. Obra copia documento de cumplimiento para compañía operadora de naves con arqueo bruto inferior a 150, certificado N°16-0082-008, de la empresa VALENCIA GARCES EDINSON Y FLOREZ VALENCIA OSCAR. BUENAVENTURA SECTOR LA PALERA.
35. Obra copia resolución N° 0082-2018 MD- DIMAR-SUBERMC-ATRAN del 15 de febrero de 2018, por medio del cual se habilita y otorga permiso de operación como Empresa Nacional del servicio público de transporte marítimo de cabotaje a los señores VALENCIA GARCES EDINSON Y FLOREZ VALENCIA OSCAR.
36. Obra copia contrato de agenciamiento de la motonave Fran Luis con matrícula MC-01-408.
37. Obra copia informe técnico de la motonave Fran Luis con matrícula MC-01-408, suscrito por el señor José del Carmen Gomez Barrios Inspector Marítimo Categoría C.

TESTIMONIALES

Dentro de la primera audiencia de que trata el artículo 37 del decreto ley 2324 de 1984 celebrada el día 11 de julio de 2024 y la del 11 de agosto de 2024 se recibió las siguientes diligencias declaraciones:

1. El José Pineda Peña Jose Pineda Peña identificado con cedula de ciudadanía N° 5.358.739, en calidad de capitán para el día de los hechos.
2. La señora Ruth Mosquera Hurtado, identificada con cédula de ciudadanía N.º 31.387.729, en calidad de agente marítimo de la motonave Fran Luis con matrícula MC-01-408.

CIERRE DE INVESTIGACIÓN

Mediante auto de fecha 08 de septiembre 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 12 de septiembre 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. 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).

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 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 DE TUMACO (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 acuerdo con el acta de protesta N° 20240014620830203, de fecha 1° de marzo de 2024, suscrita por el Teniente de Navío Rafael Ramírez Chacón, este informó lo siguiente:

“(…) El día 29 de febrero de 2024, siendo aproximadamente las 07:30 horas, se recibió reporte en el canal 16 VHF marino, un llamado de emergencia realizado por la motonave Fran Luis, quien informó estar cerca de la isla Gorgona y se declaró en emergencia por inundación grave, presentando una vía de agua en el cuarto de máquinas (...)” (texto original en negrilla y cursiva).

Consecutivamente, se recibió acta de protesta radicada el 4 de marzo de 2024, suscrita por José Pineda Peña, identificado con cédula de ciudadanía N° 5.358.739, en calidad de capitán de la motonave *Fran Luis*, matrícula MC-01-408, en la cual indicó:

“(…) El 28 de febrero de 2024, a las 22:00 horas, zarpamos con destino a este puerto. El 29 de febrero de 2024, a las 07:15 horas, cuando nos encontrábamos a seis millas de la boya de La Vigía, en la posición LAT: 2°17'655" N, LONG: 78°16'924" W, se apagó la máquina, quedando a la deriva. En ese lugar comenzó a entrar agua por el cuarto de máquinas debido a las marejadas, ya que se salió una costura, ocasionando la entrada de agua (...)” (texto original en negrilla y cursiva).

Ahora bien, la doctrina especializada en derecho y comercio marítimo ha definido el naufragio como la pérdida total o parcial de un buque mercante debido a causas fortuitas, naturales o humanas durante la navegación, que afecta su integridad y funcionalidad, constituyendo un riesgo marítimo típico cubierto por el seguro marítimo.

Así mismo, debe entenderse como naufragio el caso de un buque destruido o hundido por cualquier acontecimiento en alta mar o en puerto, aunque parte del buque o restos de este queden sobre la superficie de las aguas.

Por su parte, el Decreto Ley 2324 de 1984 define el naufragio como accidente marítimo que implica el hundimiento, pérdida total o parcial de una nave.

En ese orden de ideas, y en virtud del material probatorio aportado, este despacho puede concluir la ocurrencia del siniestro marítimo consistente en naufragio de la motonave *Fran Luis*, matrícula MC-01-408, ocurrido el 29 de febrero de 2024.

II. DE LA CONFIGURACIÓN RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL 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 lo son el hecho, el daño y el nexo causal.

Sea lo primero indicar que la navegación marítima es considerada una actividad peligrosa, pues implica el uso de un medio calificado como tal, mediante el cual se desarrolla un determinado dinamismo ejecutado por el ser humano, generando una eventual responsabilidad frente a los posibles daños que puedan causarse. **En este sentido, el artículo 2356 del Código Civil establece que, tratándose de actividades peligrosas, basta con que el daño pueda imputarse**, razón por la cual la persona que realice dicha labor debe hacerlo bajo una premisa de máxima prudencia. (Subrayado, cursiva y negrilla fuera del texto original).

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)

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, fuera 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”¹ del Doctrinante Juan Carlos Henao, se expone que basándose en la Doctrina de la Responsabilidad Civil Extracontractual consignada en el texto del doctor Fernando 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

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

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)

En este sentido, los diversos pronunciamientos doctrinales y jurisprudenciales coinciden en que el daño constituye un pilar fundamental para la declaración de responsabilidad civil extracontractual, siendo un presupuesto indispensable para que surja la obligación de reparar.

El objeto de la presente investigación jurisdiccional es la declaración y avalúo de los daños sufridos por las embarcaciones, el ámbito especial de realización de maniobras y la protección de la vida humana en el mar. Para el presente caso, quedó claro que, pese a que ocurrió un siniestro marítimo y se determinaron las circunstancias de tiempo, modo y lugar en las que se presentó, no fue allegado al expediente contentivo de la investigación documento alguno en el que se tasen los daños o perjuicios sufridos, ni solicitud de indemnización o reclamación de ninguna persona que haya podido resultar herida, lesionada o fallecida como consecuencia del siniestro objeto de esta investigación, ni tampoco de terceros que hubieran resultado perjudicados, con miras a ser indemnizados o reparados.

Aunado a lo anterior, y verificado el acervo probatorio, se reitera que, aunque existió un siniestro marítimo y fueron determinadas sus circunstancias, no obra en el expediente prueba alguna que cuantifique o valore los daños ocasionados, ni solicitud de indemnización por parte de persona natural o jurídica alguna.

Conforme a lo anterior, y como consecuencia jurídica de la inexistencia de la tasación del daño como elemento esencial para declarar la responsabilidad civil extracontractual, este despacho se abstendrá de realizar el análisis de los demás elementos configurativos de la responsabilidad, pues no cuenta con los elementos jurídicos necesarios para declarar que existe algún tipo de responsabilidad civil extracontractual susceptible de generar obligación resarcitoria.

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 y en virtud de la resolución número 1071-2025 MD-DIMAR-SUBAFIN-GRUDHU del 17 de septiembre de 2025,

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO: DECLARAR que se configuró el Siniestro Marítimo de "Naufragio", de la motonave Fran Luis con matrícula MC-01-408, ocurrido el día el día 29 de febrero 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)