

**MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA
CAPITANÍA DE PUERTO DE URABÁ Y DEL DARIÉN**

NOTIFICACIÓN POR ESTADO NO 11/2026

REFERENCIA: INVESTIGACION JURISDICCIONAL POR SINIESTRO MARITIMO NAUFRAGIO DE LA MOTONAVE MY CONSENTIDA CP-08-1283 RADICADO: 18012025007.

PARTES: CAPITAN, PROPIETARIO Y/O ARMADOR DE LA MOTONAVE MY CONSENTIDA CP-08-1283 RADICADO: 18012025007 Y DEMAS INTERESADOS.

AUTO: CON FECHA DIECINUEVE (19) DE AGOSTO DE DOS MIL VEINTISEIS (2026) MEDIANTE EL CUAL EL CAPITAN DE PUERTO DE URABA Y DEL DARIEN EXPIDE AUTO RESOLVIENDO ACLARACION, COMPLEMENTACION Y OBJECIONES.

NOTIFIQUESE Y CUMPLASE

EL PRESENTE ESTADO SE FIJA HOY VEINTE (20) DE AGOSTO DE DOS MIL VEINTISEIS (2026) A LAS 0800 HRS Y SE DESFIJA EL DIA VEINTE (20) DE AGOSTO DE DOS MIL VEINTISEIS (2026) A LAS 1800 HRS



CPS FABIANA BERRIO LARES

Sustanciadora Sección Jurídica Capitanía de Puerto de Urabá y del Darién

Capitanía de Puerto de Urabá y del Darién - CP08

Dirección Avenida La Playa - Punta Las Vacas, Turbo

Línea Anticorrupción y Antisoborno 01 8000 911 670

Línea de Atención al Ciudadano 01 8000 115 966 - Bogotá (+57) 601 328 6800

dimar@dimar.mil.co - www.dimar.mil.co - @DimarColombia

E1-FOR-089-V7

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Turbo - Antioquia., 19 de agosto de 2026

Referencia: 18012025007 MY CONSENTIDA CP-08-1283

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Auto Resolviendo Aclaración, Complementación y Objeciones.

ANTECEDENTES

Que el día **trece (13) de Agosto de dos mil veintiséis (2026)** se llevó a cabo audiencia con el objeto de escuchar y analizar el dictamen pericial allegado a la **Capitanía de Puerto de Urabá y del Darién el veinte (20) de Enero de dos mil veintiséis (2026)**, elaborado por el señor **Maxio Fernando Penagos Cortés**, Ingeniero Naval e Inspector Marítimo Categoría A, quien remitió dicho expediente a la Sección Jurídica de Capitanía de puerto de Urabá y del Darién de manera física, con radicado 182026100057 del 20 de enero de 2026 acuerdo plataforma eSigna, el cual consta de **sesenta y nueve (69) folios útiles**.

Que, durante la diligencia de sustentación del dictamen pericial, y como consecuencia de la exposición técnica realizada por el perito anteriormente mencionado, las partes intervinientes formularon diversas **observaciones, solicitudes de complementación y peticiones de aclaración**, con el fin de que las mismas sean atendidas y saneadas dentro del término más breve posible, en garantía del derecho de contradicción, del debido proceso y de una adecuada valoración probatoria.

Por otro lado, el señor **VICTOR MANUE GOMEZ LESMES** identificado con cedula de ciudadanía No **11384238** en su calidad de apoderado del señor **JHON MARIO NAVARRO ALTAMIRA**, formuló solicitud de aclaración del dictamen pericial, requiriendo respuesta técnica a los siguientes interrogantes, los cuales igualmente se reproducen de manera literal:

“1. VELOCIDAD DE LA EMBARCACIÓN INMEDIATAMENTE ANTES DEL IMPACTO

El informe actualizado establece que: • entre las 07:00 y las 08:30 horas la embarcación navegaba aproximadamente a 30 nudos; • a las 08:30 horas se habría reducido la velocidad a aproximadamente 27 nudos; • a las 08:35 horas se habría reforzado la vigilancia; • y aproximadamente a las 08:40 horas ocurrió el impacto con el tronco.

Por lo anterior, se solicita precisar:

1.1. *¿Los aproximadamente 27 nudos corresponden a la velocidad que mantenía la embarcación inmediatamente antes del impacto ocurrido a las 08:40 horas, o corresponden únicamente a la velocidad adoptada aproximadamente a las 08:30 horas?*

1.2. *¿Existe algún elemento objetivo GPS, plotter, AIS, registro electrónico, equipo de navegación, trazado de derrota u otro que permita determinar la velocidad de la embarcación en los instantes inmediatamente anteriores al impacto?*

1.3. *En caso de no existir dicho registro objetivo, indique expresamente si la velocidad de 27 nudos constituye una estimación derivada de testimonios y no una medición instrumental.*

2. PREVISIBILIDAD DEL TRONCO ESPECÍFICO

El informe concluye que el siniestro constituyó un evento fortuito derivado de un obstáculo flotante “no visible y no predecible en la derrota”. Al mismo tiempo, el informe señala que en la zona existía una alta concentración de troncos, palos y otros residuos flotantes. En consecuencia, se solicita precisar:

2.1. *¿Qué elementos técnicos objetivos permiten afirmar que, aunque existía un riesgo general conocido de presencia de material flotante, el tronco específico que impactó la embarcación no podía ser razonablemente previsto en la derrota concreta?*

2.2. *¿La sola existencia de antecedentes o presencia generalizada de troncos en el sector permitía prever la existencia del tronco específico que finalmente produjo el impacto?* **2.3.** *Desde el punto de vista estrictamente técnico, ¿qué diferencia existe entre la previsibilidad abstracta de encontrar material flotante en la zona y la previsibilidad concreta del tronco que impactó la embarcación?*

3. VISIBILIDAD Y DETECTABILIDAD DEL OBSTÁCULO

El informe señala que las condiciones de visibilidad atmosférica eran buenas, superiores a 10 kilómetros, sin niebla, bruma o precipitaciones. No obstante, concluye que el tronco, por encontrarse parcialmente sumergido, presentaba baja detectabilidad visual y que no fue detectado pese a la vigilancia reforzada. Por lo anterior:

3.1. *Explique técnicamente la diferencia entre visibilidad atmosférica y detectabilidad visual de un objeto flotante parcialmente sumergido.*

3.2. *¿Qué características específicas del tronco, porcentaje de inmersión, altura sobre la superficie, contraste, orientación, color, tamaño visible u otras dificultaban su detección visual?*

3.3. *¿Con base en esas características puede afirmarse técnicamente que el tronco podía resultar indetectable para un observador ubicado a bordo, aun bajo las condiciones de visibilidad atmosférica descritas en el informe?*

4. VIGILANCIA REFORZADA

El informe establece que a las 08:35 horas el marino ayudante asumió vigilancia elevada y posteriormente señala que el tronco no fue detectado visualmente “ pese a la vigilancia reforzada”. Se solicita aclarar:

4.1. *Cuando el informe utiliza la expresión “pese a la vigilancia reforzada”, ¿está indicando que existió alguna deficiencia en la vigilancia realizada por la tripulación?*

4.2. *En caso negativo, precise si la conclusión técnica es que la vigilancia fue adecuada, pero que las características del obstáculo hicieron imposible su detección oportuna.*

4.3. *¿Existe algún elemento técnico que permita afirmar que una vigilancia diferente, más intensa o realizada por un número mayor de personas habría permitido detectar oportunamente el tronco?*

5. POSIBILIDAD REAL DE EVITAR EL IMPACTO

El informe establece como factor contribuyente la imposibilidad de ejecutar maniobras evasivas por la inmediatez del impacto. En consecuencia, se solicita precisar:

5.1. *Una vez que el tronco fuese visualmente detectable o estuvo dentro del campo de detección de la tripulación, ¿existía tiempo y distancias suficientes para ejecutar una maniobra evasiva efectiva?*

5.2. *¿La maniobra evasiva debía realizarse necesariamente antes del contacto con el tronco para evitar el siniestro?*

5.3. *Una vez producido el primer contacto del tronco con los tres motores, ¿la embarcación conservaba capacidad efectiva de gobierno y maniobra?*

6. DESPLAZAMIENTO DE LOS PASAJEROS Y CAUSALIDAD

El informe identifica como causa primaria el impacto con el tronco y, como factor contribuyente, el desplazamiento repentino de los pasajeros hacia babor. Por ello:

6.1. *¿La ausencia de sistemas de sujeción o el desplazamiento de los pasajeros constituyó una causa del impacto con el tronco, o únicamente un factor que agravó las consecuencias del impacto una vez ocurrido?*

6.2. *Si el impacto con el tronco no se hubiera producido, ¿el desplazamiento de los pasajeros habría tenido por sí mismo capacidad para producir el volcamiento?*

6.3. *¿Puede establecerse técnicamente que la causa primaria del siniestro fue el impacto con el tronco y que el desplazamiento de los pasajeros actuó únicamente como factor posterior de agravación de la escora y del volcamiento?*

7. RECOMENDACIONES SOBRE REDUCCIÓN DE VELOCIDAD Y VIGILANCIA

El informe recomienda adoptar reducciones de velocidad en sectores con presencia conocida o probable de troncos, evaluar rutas alternativas y reforzar la vigilancia mediante un vigía adicional en áreas críticas. Al respecto se solicita precisar:

7.1. *¿Las medidas anteriormente señaladas constituyen obligaciones técnicas o normativas que debían cumplirse necesariamente el 6 de diciembre de 2025, o corresponden a recomendaciones preventivas formuladas con posterioridad al siniestro?*

7.2. *¿El informe identifica alguna disposición normativa concreta que estableciera, para la fecha del siniestro, una velocidad máxima específica para la navegación de la MY CONSENTIDA en el sector donde ocurrió el accidente?*

7.3. *¿El informe identifica alguna disposición normativa que obligara a disponer de un vigía adicional en las condiciones concretas existentes al momento del accidente?*

7.4. *En caso de que las medidas señaladas sean únicamente recomendaciones de seguridad, precise si su ausencia puede ser considerada técnicamente como negligencia, imprudencia o incumplimiento normativo.*

7.5. *Solicito respetuosamente se sirva aclarar e informar:*

1) Número de siniestros marítimos registrados en la ruta Acandí, Turbo y en general en el Golfo de Urabá durante los últimos cinco (5) años cuya causa u origen haya sido el impacto contra troncos, palizada u objetos flotantes semisumergidos

2) Si existe o ha existido algún sistema de alerta, señalización o boletín náutico dirigido a las embarcaciones que cubren dicha ruta respecto de la presencia de material vegetal proveniente de la desembocadura del río Atrato.

3) Si el sector de Yerbazal ha sido identificado previamente por la Capitanía de Urabá y del Darién como zona de riesgo por esta causa."

8. VIGENCIA DEL ZARPE Y HORA DEL SINIESTRO

El informe establece como hora aproximada del siniestro las 08:40 horas, mientras que en la documentación analizada aparece una referencia a una autorización de

zarpe con vigencia hasta las 08:22 horas. Por tratarse de un aspecto relevante para la reconstrucción del evento, se solicita:

8.1. *Precisar cuál era exactamente la naturaleza y alcance de la autorización cuya vigencia aparece hasta las 08:22 horas.*

8.2. *Indicar si dicha hora correspondía efectivamente a la vigencia del zarpe de la navegación Acandí–Turbo realizada el 6 de diciembre de 2025.* **8.3.** *En caso afirmativo, explicar técnicamente qué relación tiene dicha hora con la navegación y con el siniestro ocurrido aproximadamente a las 08:40 horas.*

9. CONCLUSIÓN SOBRE EVENTO FORTUITO

Finalmente, el informe concluye que no se identifican indicios de negligencia, imprudencia o incumplimiento normativo por parte de la tripulación y que el evento corresponde a un obstáculo flotante no visible y no predecible en la derrota. Para precisar el fundamento técnico de esta conclusión, se solicita:

9.1. *Indicar cuáles son los elementos técnicos objetivos que sustentan la afirmación de que la tripulación actuó conforme a los protocolos de seguridad.*

9.2. *Indicar cuáles son los elementos técnicos objetivos que permiten concluir que no existió una conducta concreta, evitable y causalmente relevante de la tripulación que hubiera permitido evitar el impacto.*

9.3. *Precisar si, desde el punto de vista estrictamente técnico, el siniestro habría podido evitarse mediante una actuación diferente de la tripulación antes del contacto con el tronco, y, en caso afirmativo, identificar concretamente cuál habría sido dicha actuación y con qué fundamento técnico se sostiene.*

SOLICITUD FINAL

Las anteriores aclaraciones se solicitan exclusivamente con el propósito de precisar el alcance técnico de las conclusiones contenidas en el informe pericial actualizado, particularmente en lo relacionado con:

- 1. la velocidad efectiva inmediatamente anterior al impacto;*
- 2. la previsibilidad concreta del obstáculo;*
- 3. la detectabilidad visual del tronco;*
- 4. la suficiencia de la vigilancia desplegada;*
- 5. la posibilidad real de maniobra evasiva;*
- 6. la relación causal entre el impacto y el desplazamiento de los pasajeros;*
- 7. la diferencia entre recomendaciones preventivas y obligaciones normativas;*

8. *la aparente diferencia entre la vigencia del zarpe y la hora del siniestro;*

y 9. *el fundamento técnico de la conclusión de evento fortuito y ausencia de negligencia, imprudencia o incumplimiento normativo.*

Se solicita que las respuestas sean emitidas de manera individual, concreta y técnicamente fundamentada para cada uno de los numerales anteriores, indicando, cuando corresponda, la fuente objetiva, registro, medición, documento o metodología utilizada para sustentar cada conclusión”

CONSIDERACIONES DEL CAPITAN DE PUERTO DE URABÁ Y DEL DARIÉN.

De conformidad con lo dispuesto en el **Decreto Ley 2324 de 1984**, que regula las funciones jurisdiccionales y administrativas de la Autoridad Marítima Colombiana, y en armonía con lo previsto en el **artículo 226 del Código General del Proceso**, el dictamen pericial constituye un medio de prueba de carácter técnico-científico que debe reunir requisitos de **idoneidad, claridad, suficiencia, transparencia metodológica y posibilidad real de contradicción por las partes**.

Así mismo, el parágrafo del citado artículo faculta a la autoridad competente para **ordenar la complementación o aclaración del dictamen**, cuando este no cumpla integralmente con los presupuestos normativos exigidos o cuando, como ocurre en el presente asunto, las partes de manera fundada soliciten precisiones relevantes para la correcta comprensión y valoración del mismo.

En tal sentido, y atendiendo las solicitudes oportunamente formulada por el apoderado judicial, este Despacho considera procedente evaluar la pertinencia de requerir al perito para que **aclare y complemente** el dictamen rendido, garantizando los principios de **debido proceso, contradicción, imparcialidad probatoria y verdad material**.

En mérito de lo expuesto, **el señor Capitán de Puerto de Urabá y del Darién:**

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO: ORDENAR al señor **Maxio Fernando Penagos Cortés**, Ingeniero Naval e Inspector Marítimo Categoría A, para que, **en el término más breve posible**, proceda a **resolver, complementar y aclarar** de manera expresa, técnica y suficiente, **todas y cada una de las observaciones, solicitudes de complementación y peticiones de aclaración** formuladas por las partes, las cuales fueron debidamente expuestas y relacionadas en los antecedentes del presente auto, en los términos del **artículo 226 del Código General del Proceso**, aplicable por remisión normativa, y de conformidad con las funciones atribuidas a esta Autoridad Marítima en el **Decreto Ley 2324 de 1984**.

ARTÍCULO SEGUNDO: LÍBRESE, por intermedio de la Secretaría de la Sección Jurídica de esta Capitanía de Puerto, las comunicaciones correspondientes a las partes interesadas y al perito designado, para lo de su competencia.

ARTÍCULO TERCERO: Contra el presente acto administrativo **no procede recurso alguno**, por tratarse de un **acto de trámite**, de conformidad con lo previsto en el **Código General del Proceso** y en la normativa administrativa aplicable.

Notifíquese y cúmplase,



Capitán de Corbeta **LUIS GUSTAVO LANDAZÁBAL CASTELLANOS**
Capitán de Puerto de Urabá y del Darién