

**MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL  
DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA  
CAPITANÍA DE PUERTO DE CARTAGENA**

LA SUSCRITA ASESORA DE LA OFICINA JURÍDICA DE LA CAPITANÍA DE PUERTO DE CARTAGENA MEDIANTE

**EDICTO No.001/2022**

**HACE SABER**

QUE DE CONFORMIDAD CON LO ESTABLECIDO EN EL ARTÍCULO 46 DEL DECRETO LEY 2324 DE 1984, SE PROCEDE A FIJAR EDICTO EN LA CARTELERIA DE ESTE DESPACHO Y EN EL PORTAL WEB DE NOTIFICACIONES ELECTRÓNICAS DE DIMAR, CON EL FIN DE NOTIFICAR A TODOS LOS INTERESADOS Y PERSONAS INDETERMINADAS DE LA SENTENCIA DE PRIMERA INSTANCIA DE FECHA 12 DE MAYO DE 2022, PROFERIDA POR EL SEÑOR CAPITÁN DE NAVÍO DARIO EDUARDO SANABRIA GAITAN, CAPITÁN DE PUERTO DE CARTAGENA DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN JURISDICCIONAL NO. 15012020-019 ADELANTADA POR SINIESTRO MARÍTIMO DE NAUFRAGIO DE LA BARCAZA MARLIN DE MATRÍCULA MC-05-056-AN, POR LOS HECHOS OCURRIDOS EL DÍA 05 DE AGOSTO DE 2020.

EN VIRTUD DE LO ANTERIOR, SE TRANSCRIBE ACÁPITE RESOLUTIVO DE LA MENCIONADA DECISIÓN: **ARTÍCULO 1.- DECLARAR RESPONSABLE DEL SINIESTRO MARÍTIMO DE NAUFRAGIO DE LA MN MARLIN DE MATRÍCULA MC-05-0056-AN, A LA SOCIEDAD TIM CARGO S.A.S., IDENTIFICADA CON NIT. 900.414.364-8, EN CALIDAD DE PROPIETARIO Y ARMADOR, DE ACUERDO CON LA PARTE MOTIVA DE ESTA DECISIÓN. ARTÍCULO 2.- CONTRA LA PRESENTE, PROCEDEN LOS RECURSOS ORDINARIOS DE REPOSICIÓN Y APELACIÓN, LOS CUALES PODRÁN INTERPONERSE DENTRO DE LOS CINCO (05) DÍAS SIGUIENTES A SU NOTIFICACIÓN PERSONAL O A LA DESFIJACIÓN DEL EDICTO, SEGÚN SEA EL CASO. NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,** Capitán de Navío DARIO EDUARDO SANABRIA GAITAN Capitán de Puerto de Cartagena.

EL PRESENTE EDICTO SE FIJA HOY QUINCE (15) DE JUNIO DE DOS MIL VEINTIDOS (2022) A LAS 08:00 HORAS, POR EL TÉRMINO DE CINCO (05) DÍAS HÁBILES Y SE DESFIJA A LAS 17:00 HORAS DEL DÍA VEINTIDOS (22) DE JUNIO DE DOS MIL VEINTIDOS (2022).

  
**STEFANIA ARNEADO OVIEDO**  
ASESORA JURÍDICA CP05

**DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA  
CAPITANÍA DE PUERTO DE CARTAGENA**



12 MAYO 2022

---

Referencia: 15012020-019  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Fallo de Primera Instancia.

**OBJETO A DECIDIR**

Procede el despacho a resolver en primera instancia la investigación iniciada por siniestro marítimo de naufragio de la MN MARLIN, de matrícula MC-05-0056-AN, ubicada en el Canal del Dique, Jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Cartagena.

**HECHOS**

Que conforme a inspección realizada el día 05 de agosto de 2020 por parte del señor Rodolfo Guillem, en calidad de Oficial Estado de Bandera, al artefacto naval MARLIN con matrícula MC-05-0056-AN, se puso en conocimiento a este despacho que para el momento de la inspección se encontraba semihundida en la ribera del Canal del Dique, a la altura del Corregimiento de Pasacaballos, en total estado de abandono y en riesgo de ocasionar incidentes o accidentes marítimos atentando contra la seguridad integral marítima y una posible contaminación por los residuos oleosos dentro de la embarcación.

En consecuencia y a través de auto de fecha 28 de agosto del año 2020, se procedió a dar inicio a investigación de carácter jurisdiccional por el Siniestro Marítimo de Naufragio / Hundimiento de la M/N MARLIN con matrícula MC-05-0056-AN, con el objetivo de establecer las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que sucedieron los hechos y determinar las posibles violaciones a las normas de marina mercante o reglamentos que rigen las actividades marítimas con fundamento en las facultades conferidas por el artículo 5 numeral 27 del Decreto Ley 2324 de 1.984.

**PRUEBAS**

De acuerdo a lo ordenado dentro de la instrucción de la presente investigación se incorporaron y practicaron las siguientes pruebas:

**Documentales:**

- Memorando No. 202000224 MD DIMAR CP05- de fecha 17 de agosto del año 2020, suscrito por el señor Jorge Enrique Uricoechea Pérez.
- Copia de matrícula y certificados estatuarios de la MN MARLIN, expedida por la Dirección General Marítima.

- Oficio No. 15202003443 MN DIMAR CP05 JURIDICA de fecha 29 de septiembre del año 2020 y oficio No. 15202004736 de fecha 07 de diciembre del año 2020, dirigido al Juzgado Primero Civil del Circuito Oral.
- Oficio No. 15202004569 de fecha 01 de diciembre del año 2020, dirigido al señor Carlos Arturo Castro Garcia. Unidad Gestión del Riesgo Cartagena.
- Memorial de fecha 09 de diciembre del año 2020, radicado con el Ni. 152020108083, suscrito por el señor José Gustavo Blanco Rivero, encargado de los equipos de Transfluviales del Caribe en Cartagena, Escritura Publica 1834 de fecha 12 octubre del año 2016 y Certificado de libertad y tradición No. 15201800307 MD- DIMAR-CP05-AMERC de fecha 29 de enero del año 2018, expedido por la Capitanía de Puerto de Cartagena.
- Memorial de fecha 22 de febrero del año 2021, suscrito por el señor José Gustavo Blanco Rivero, radicado con el No. 142021101896, en calidad de representante legal suplente de la sociedad Transfluviales del Caribe SAS.
- Oficio No. 15202103666 de fecha 12 de julio del año 2021, dirigido al Juzgado Primero Civil del Circuito oral de Cartagena.
- Oficio No. 090-P de fecha 04 de agosto del año 2021, suscrito por el Juzgado Primero Civil del Circuito Oral de Cartagena.  
Señala que el propietario y titular de la MN MARLIN, son a la fecha la sociedad TIM CARGO S.A.S, así como los encargados de su custodia.
- Oficio No. 15202104461 de fecha 26 de agosto del año 2021 dirigido al señor Carlos Jiménez Sanchez, en calidad de representante legal de la sociedad TIM CARGO S.A.S.
- Memorial MEM 202100704-MD-DIMAR-CP05-JURIDICA, de fecha 29 de diciembre del año 2021, por medio del cual se efectúa Solicitud de Inspección Técnica MN MARLIN.
- Memorando MEM 202200133 MD DIMAR CP05 AMERC- Inspección MN MARLIN y Respuesta memorando de fecha 29 de marzo.

#### **Testimoniales:**

Que fijada fecha de audiencia pública el día 10 de marzo del año 2022, en aras escuchar en declaración bajo la gravedad de juramento al señor CARLOS JIMENEZ SANCHEZ, en calidad de representante legal de la sociedad TIM CARGO SAS, no comparecieron tal y como consta a folio 112 y 113 del expediente, así como tampoco se presentó excusa para justificar su insistencia conforme a los términos establecidos en el Decreto Ley 2324 de 1984 y el Código General del Proceso.

#### **CIERRE DE INVESTIGACIÓN Y ALEGATOS DE CONCLUSIÓN**

Mediante auto de fecha 21 de abril del año 2022, el señor Capitán de Puerto de Cartagena, ordenó cerrar la parte inductiva de la investigación, 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.

Así las cosas y culminado el término de traslado se tiene que, pese a la comunicación correspondiente, no se allegó escrito de alegatos por la parte investigada una vez constatadas todas las líneas de comunicación para tal finalidad.

### **CONSIDERACIONES DEL CAPITÁN DE PUERTO DE CARTAGENA**

Corresponde al Capitán de Puerto, el conocimiento para la investigación y fallo de los accidentes o siniestros marítimos ocurridos dentro de las áreas de su jurisdicción, conforme al procedimiento consagrado en los artículos 25 y siguientes del Decreto Ley 2324 de 1984.

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(...).”* (Cursiva fuera del texto original).

Así mismo la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, en consulta No. 1605 del 4 de noviembre de 2004, indico lo siguiente:

*“- 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.*

*- 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 y negrilla fuera del texto)*

Del análisis 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 y 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, determine 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 ese sentido, que el ejercicio de funciones jurisdiccionales en materias expresamente contenidas en la Ley, hace necesario 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 dudas 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.

Como puede entonces colegirse la función jurisdiccional de la Autoridad Marítima se enmarca dentro de 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.

Antes de entrar a resolver el fondo del asunto, es pertinente realizar las siguientes consideraciones iniciales:

### **Actividad Peligrosa.**

Es necesario indicar que en materia de navegación, la ley impone obligaciones a las personas que desarrollan esta actividad, teniendo en cuenta que se debe realizar con una razonable diligencia respecto de las medidas previas, concurrente o posteriores al ejercicio de la operación.

El agente se considera responsable por los daños originados por esta actividad considerada como peligrosa, y la única razón por la cual se puede hablar de causas eximentes de responsabilidad, es la verificación de hechos provenientes de la fuerza mayor, el caso fortuito, hecho de un tercero y culpa exclusiva de la víctima, los cuales en nuestra legislación, obedecen a circunstancias imprevisibles e irresistibles.

Así las cosas, no es la diligencia y cuidado como un hombre prudente actuando (responsabilidad subjetiva) la que se toma en cuenta sino, la prevención exigida para que no se produzca el posible resultado, en desarrollo de la actividad que pone en peligro latente a la sociedad (responsabilidad objetiva).

Así mismo, es importante precisar que en tratándose de responsabilidad por el ejercicio de actividades peligrosas, la doctrina y jurisprudencia nacional, con apoyo en el artículo 2356 del Código Civil, **consideran que la culpa se presume**, por lo que será suficiente a fin de obtener una reparación, demostrar la existencia del daño y que éste se produjo a causa de una actividad calificada como peligrosa, caso en el cual son obligados a reparar el daño tanto la persona que desarrolla la actividad, como aquella por cuenta de la cual se ejerce ésta.

En consecuencia, en la investigación deberá demostrarse que el vinculado es el autor de una actividad que causó el siniestro o que quien la estaba ejerciendo era un dependiente suyo.

### **Caso Fortuito o Fuerza Mayor**

Mediante reiterada jurisprudencia la Corte Suprema de Justicia ha sostenido que los conceptos de caso fortuito y fuerza mayor se equiparan, tanto en sus presupuestos, como en sus efectos. En Sentencia del 20 de noviembre de 1989, la Sala de Casación Civil de la Honorable Corte señaló:

*“Siendo la fuerza mayor y el caso fortuito iguales, **por cuanto designan en un mismo e idéntico fenómeno, con iguales consecuencias jurídicas**, se tiene que el hecho constitutivo de caso fortuito o fuerza mayor debe ser imprevisto e irresistible y estos dos caracteres deben concurrir “en conjunción imprescindible”*

*(...) Empero, el criterio más sólido y de mayor aceptación en el campo del derecho civil, es el de la identidad de concepto entre el caso fortuito y la fuerza mayor*

(...) la conjunción "o" empleada en la expresión "fuerza mayor o el caso fortuito", no es disyuntiva, o sea, no denota diferencia ni separa, sino por el contrario [sic] exterioriza o denota equivalencia. Y así lo ha entendido la Corte, como puede verse en fallos de 26 de mayo de 1936 (XLIII, 581) y 3 de agosto de 1949 (C.J. No. 2075, 585)." (Cursiva y negrilla fuera del texto)

Y más recientemente, en Sentencia del 26 de julio de 2005, esta Corporación se pronuncia sobre el asunto en este mismo sentido:

*"Uno de los temas más sistemáticamente tratados por la jurisprudencia de la Corte, es el de la fuerza mayor o caso fortuito, en torno al cual ha delineado lo que –de antaño– constituye doctrina probable, edificada a partir de una definición legislativa que concibe ese fenómeno como "el imprevisto a que no es posible resistir" (art. 1º, Ley 95 de 1890).*

*Según esa doctrina de la Sala, para que un hecho pueda ser considerado como evento de fuerza mayor o caso fortuito –fenómenos simétricos en sus efectos–, es necesario que, de una parte, no exista manera de contemplar su ocurrencia en condiciones de normalidad, justamente porque se presenta de súbito o en forma intempestiva y, de la otra, que sea inevitable, fatal o ineludible, al punto de determinar la conducta de la persona que lo padece, quien, por tanto, queda sometido irremediablemente a sus efectos y doblegado, por tanto, ante su fuerza arrolladora.*

*Imprevisibilidad e irresistibilidad son, pues, los dos elementos que, in casu, permiten calificar la vis maior o casus fortuitus, ninguno de los cuales puede faltar a la hora de establecer si la situación invocada por la parte que aspira a beneficiarse de esa causal eximente de responsabilidad, inmersa en la categoría genérica de causa extraña, puede ser considerada como tal." (Cursiva y negrilla fuera del texto)*

A pesar de la posición de la Corte Suprema de Justicia se ha distinguido en la doctrina la fuerza mayor y el caso fortuito, señalando que la primera es todo hecho o fuerza extraña que impida el cumplimiento de la obligación. En cambio, el caso fortuito es todo hecho proveniente de la actividad misma de la persona, que impide el cumplimiento de la obligación; este hecho es inherente a la actividad que explota el obligado, es decir, se origina en el interior de su círculo obligacional.

De igual manera, se distinguen los siguientes elementos constitutivos del caso fortuito o fuerza mayor como eximente de responsabilidad contractual y extracontractual:

a) La inimputabilidad, que consiste en que el hecho que se invoca como fuerza mayor o caso fortuito no se derive en modo alguno de la conducta culpable del obligado, de su estado de culpa precedente o concomitante del hecho.

b) La Imprevisibilidad, se tiene cuando el suceso escapa a las previsiones normales, esto es que ante la conducta prudente adoptada por el que alega el caso fortuito era imposible preverlo, pero igual si en algún momento, el acontecimiento era susceptible de ser humanamente previsto, por más súbito y arrollador de la voluntad que aparezca, no genera caso fortuito.

c) La irresistibilidad, radica en que ante las medidas tomadas fue imposible evitar que el hecho se presentara, que le prestó toda la diligencia y cuidado debidos para prever ese hecho o para evitarlo, si fuere previsible.

En consecuencia, respecto a los eximentes de responsabilidad de siniestros marítimos, se entiende que, al tener los mismos elementos constitutivos, imprevisibilidad e irresistibilidad; y al tener las mismas consecuencias jurídicas, el considerado legalmente responsable podrá eximirse por cualquiera de estas.

### **CASO CONCRETO**

De conformidad a las actuaciones oficiosas de este despacho en determinar las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrió el siniestro marítimo de naufragio de la MN MARLIN, se determinó que:

1. Una vez recibido el informe de inspección de fecha 05 de agosto de 2020 por parte del señor Rodolfo Guillem, en calidad de Oficial Estado de Bandera, a la motonave MARLIN con matrícula MC-05-0056-AN, se puso en conocimiento a este despacho que para el momento de la inspección se encontraba semi-hundida en la ribera del Canal del Dique, a la altura del Corregimiento de Pasacaballos, en total estado de abandono y en riesgo de contaminar debido a sus residuos oleosos, procedió este despacho a través de auto de apertura de fecha 28 de agosto del año 2020, dar inicio a investigación de carácter jurisdiccional por el Siniestro Marítimo de Naufragio / Hundimiento.
2. Así las cosas, se procedió a verificar los antecedentes y datos de propietario y armador de la embarcación, con el objetivo de establecer las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que sucedieron los hechos y determinar las posibles violaciones a las normas de marina mercante o reglamentos que rigen las actividades marítimas con fundamento en las facultades conferidas por el artículo 5 numeral 27 del Decreto Ley 2324 de 1.984.
3. Que una vez practicadas las pruebas ordenadas por el despacho y a fin de establecer con certeza la propiedad de la embarcación, se determinó a través de oficio de fecha 09 de diciembre del año 2020, que la MN MARLIN, había sido objeto de compraventa entre la sociedad TRANSFLUVIALES DEL CARIBE SAS, identificada con NIT.900.261.736-6, en calidad de vendedores y los señores Sociedad TIM CARGO S.A.S., identificada con NIT. 900.414.364-8, en calidad de compradores, tal y como consta en Escritura Pública No. 1834 de fecha 12 de

octubre del año 2016, el cual quedó debidamente registrado, en Certificado de Libertad y tradición, de fecha 29 de enero del año 2018, emitido por esta Capitanía de Puerto.

4. Que habiendo identificado que la sociedad TIM CARGO S.A.S., se encontraba en calidad de propietario de la MN MARLIN, de acuerdo al certificado de libertad y tradición, se constató además la existencia de un contrato de prenda sin tenencia sobre la MN MARLIN de fecha 05 de agosto del año 2017, entre la sociedad TIM CARGO S.A.S. como deudor prendario y la otra parte PETRO TRADE & LOGISTIC tal y como consta en el acápite probatorio
5. Que en aras de determinar sobre quien se encontraba la tenencia y custodia la embarcación MARLIN, para los correspondiente fines procesales y atención de las medidas preventivas a desarrollar por el inminente peligro de la embarcación en cuanto a la seguridad marítima integral y posible contaminación, se procedió a solicitar al Juzgado Primero Civil de Circuito de Cartagena, señalara a quien le había sido ordenada la custodia de conformidad a la prenda registrada entre PETRO TRADE & LOGISTIC y la sociedad TIM CARGO SAS.
6. Que a través de oficio No.090 de fecha 04 de agosto del año 2021, suscrito por el Juzgado Primero Civil del Circuito de Cartagena, se determinó que el propietario y titular de la nave sigue siendo la sociedad TIM CARGO S.A.S., y los encargados de su custodia son por los tanto la sociedad TIM CARGO S.A.S.
7. Que una vez certificada la propiedad de la MN MARLIN, se vinculó formalmente a la sociedad TIM CARGO SAS., y desvinculó a la sociedad TRANSFLUVIALES S.A.S., quien para efectos de responsabilidad de esta investigación probó que no era propietario de la embarcación, ni poseía conocimiento del estado y situación actual de la misma.

De lo antes citado se hace meritorio señalar que, pese a la insistencia de este despacho en la comparecencia de la sociedad TIM CARGO S.A.S., desde la apertura de la investigación de conformidad al interés que le asistía de acuerdo a la documentación incorporada y posteriormente ante su vinculación como parte, tenemos que el mismo hizo caso omiso a su llamado, tal y como se evidencia en el acápite probatorio, a través de las siguientes constancias:

- Que el 29 de enero del año 2021, se envió citación a través de oficio 15202100022 MD- DIMAR-CP05-JURIDICA de fecha 05 de enero del año 2021, el cual fue entregado el día 03 de febrero del año 2021, por correo certificado tal y como consta en el acápite probatorio, sin que a la fecha y pese al término otorgado, la sociedad TIM CARGO, no compareció ni física ni virtualmente ante la presente investigación.

- En consecuencia, el día 30 de marzo del año 2021, se fijó edicto por el término de 05 días y se desfijó el 07 de abril del año 2021, y a través de la cual se notificó a las partes auto de apertura de la investigación jurisdiccional por siniestro marítimo de naufragio de la MN MARLIN.
- Que a través de oficio No. 15202104461 de fecha 26 de agosto del año 2021 dirigido al señor CARLOS JIMENEZ SANCHEZ, en calidad de representante legal de la sociedad TIM CARGO S.A.S., la cual fue entregada de acuerdo a correo certificado el día 31 de año 2021, tal y como consta en el acápite probatorio.
- Que a través oficio No. 15202105396 de fecha 07 de octubre del año 2021, se procedió a citar a notificación personal auto de vinculación de fecha 06 de octubre de la misma anualidad, el cual fue entregado el día 15 de octubre del año 2021, de acuerdo a correo certificado, como consta en el acápite probatorio.
- Que una vez, culminado el término para la notificación personal, procedió el despacho a través de oficio No.15012020019 de fecha 18 de noviembre del año 2021, a notificar la decisión de fecha 06 de octubre del año 2021, entregado por correo certificado el día 25 de noviembre del año 2021, tal y como consta en el acápite probatorio.
- Que a través de oficio No. 15202200615 MD DIMAR CP05 JURIDICA de fecha 15 de febrero del año 2022, recibido el día 21 de febrero del año 2022, por parte de la sociedad TIM CARGO, tal como consta por el correo certificado, se procedió a citación a audiencia pública programada a través de auto de fecha 31 de enero del año 2022.
- Que pese a la advertencia de la no comparecencia y los efectos establecidos en la norma especial, se tiene que el día 10 de marzo del año 2022, el señor representante legal de la sociedad TIM CARGO, en calidad de propietario de la MN MARLIN, no compareció a la diligencia en mención.

Por tal razón y atendiendo a la no comparecencia y falta de interés, se señala lo establecido en el artículo 38 del Decreto Ley 2324 de 1984, frente a la presunción de confesión, el cual establece:

***“La no comparecencia del citado, su renuencia a responder o su respuesta evasiva, harán presumir ciertos los hechos susceptibles, de pruebas por confesión, sobre los que versen las preguntas asertivas, admisibles, que se formulen dentro de la diligencia; siempre que el Capitán de Puerto le advierta de esta consecuencia y no obstante el citado persista en tal conducta”.***  
(Cursiva subrayada negrilla fuera del texto original).

En concordancia con lo anterior el artículo 205 del Código General del Proceso, frente a la inasistencia de las partes señala:

**“ARTÍCULO 205. CONFESIÓN PRESUNTA.** *La inasistencia del citado a la audiencia, la renuencia a responder y las respuestas evasivas, harán presumir ciertos los hechos susceptibles de prueba de confesión sobre los cuales versen las preguntas asertivas admisibles contenidas en el interrogatorio escrito.*

*La misma presunción se deducirá, respecto de los hechos susceptibles de prueba de confesión contenidos en la demanda y en las excepciones de mérito o en sus contestaciones, cuando no habiendo interrogatorio escrito el citado no comparezca, o cuando el interrogado se niegue a responder sobre hechos que deba conocer como parte o como representante legal de una de las partes.*

*Si las preguntas no fueren asertivas o el hecho no admitiere prueba de confesión, la inasistencia, la respuesta evasiva o la negativa a responder se apreciarán como indicio grave en contra de la parte citada.”* (Cursiva fuera del texto original).

Ahora bien, atendiendo al desinterés de la parte citada tenemos que no solo omitió el deber de comparecer ante este despacho para su correspondiente notificación, a la audiencia pública, y a pronunciarse frente al cierre de la etapa probatoria y de la oportunidad para alegar de conclusión, en aras no solo de poner en conocimiento las circunstancias de tiempo, modo y lugar de los hechos, sino además del llamado a terceros y la presentación de posibles exoneraciones de responsabilidad.

En consecuencia, e incuestionablemente habiéndose proporcionado al investigado todas las instancias procesales para el ejercicio de su derecho a la defensa y contradicción dentro de la presente investigación, coadyuvado a la falta de comparecencia e inasistencia de los sujetos procesales sin la justificación de una situación constitutiva de fuerza mayor, o una que obedece a circunstancias impredecibles y habiendo dispuesto del tiempo para esto sin que la parte se pronunciara, procede el despacho a resolver declarar por confesos los hechos objeto de estudio esta investigación de conformidad a las facultades que le otorga la ley y los supuestos en los cuales se asignan consecuencias probatorias a las conductas de las partes.

Es así como frente al naufragio de la MN MARLIN de matrícula MC-05-0056-AN, en la ribera del Canal del Dique, a la altura del Corregimiento de Pasacaballos, no existe duda que la misma además se encontraba en una absoluta condición de innavegabilidad, debido a la falta de condiciones de seguridad que exige la norma marítima para hacerse a la mar brindando todas las garantías de la seguridad marítima integral, razón por la cual y frente a la responsabilidad civil que recae sobre quien cuenta con la tutela jurídica de la embarcación que para el caso de la presente investigación refiere a los señores TIM CARGO SAS, en calidad de propietarios.

De lo anterior es necesario indicar que, en materia de navegación la ley impone obligaciones a las personas que desarrollan esta actividad y de quienes se encuentran a cargo de la misma, teniendo en cuenta que se debe realizar con una razonable diligencia respecto de las medidas previas, concurrente o posteriores al ejercicio de la operación de una embarcación, es así como el artículo 2356 del Código Civil Colombiano, contempla la presunción de responsabilidad en contra de quien despliega ciertas actividades peligrosas que por su naturaleza generan peligro, presunción de la cual no escapa quien la ejerce, tratando de demostrar diligencia y cuidado en el desempeño que le incumbe, ya que, como por sabido se tiene, se le exige, con miras a exonerarse, que demuestre una causa extraña que rompa el nexo causal.

De lo expuesto anteriormente, se desprende que, sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, que para el caso que nos ocupa se trata del propietario de la embarcación MARLIN, y sobre quien pesa una presunción de responsabilidad por ser quien con su obrar ha creado la inseguridad de los asociados y de la cual solo le es dable exonerarse de responsabilidad por intervención de uno de los siguientes eventos: 1) fuerza mayor o caso fortuito, 2) culpa exclusiva de la víctima, 3) hecho de un tercero, tenemos que las mismas no fueron probadas, no solo por el derecho que le asiste sino además por su falta de interés y no comparecencia al proceso.

Contrario a la prevención que debió recaer en el agente responsable de la embarcación, tenemos que alrededor de las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se desarrollaron los hechos objeto de estudio, no queda duda que la MN MARLIN, había naufragado y hallada por personal de esta Capitanía de Puerto, en estado de abandono y en condiciones innavegables.

Finalmente se deja constancia de acuerdo a las obligaciones de remoción ordenadas por el despacho a la sociedad TIM CARGO, dentro del desarrollo de la presente investigación que de acuerdo a Memorando No. 202200133 MD DIMAR-CP05-AMERC, suscrito por personal de inspectores de la Capitanía de Puerto de Cartagena, los cuales señalan que una vez recorrida la zona del naufragio de la MN MARLIN y el área de jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Cartagena en el Canal del Dique, en compañía de personal de Guardacostas, se determinó que la misma había sido movida o removida, pues no se evidenció rastro de la misma.

### **AVALÚO DE DAÑOS**

Es importante anotar que en esta instancia el despacho se abstendrá de pronunciarse respecto a daños y avalúos, por cuanto no obra prueba en el expediente que solicite su fijación y/o antecedentes del mismo, teniendo en cuenta además la no comparecencia de los sujetos investigados, así como tampoco se tuvo conocimiento de la intervención formal de un tercero tendiente a reclamarlos.

Lo anterior no obsta para que, si un tercero lo encuentra pertinente, se adelanten las respectivas acciones ante la jurisdicción ordinaria, teniendo como base la declaratoria de responsabilidad establecida en este fallo.

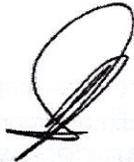
En mérito a lo anterior, el suscrito Capitán de Puerto de Cartagena,

### **RESUELVE**

**ARTÍCULO 1.- DECLARAR RESPONSABLE** del siniestro marítimo de Naufragio de la MN MARLIN de matrícula MC-05-0056-AN, a la sociedad TIM CARGO S.A.S., identificada con NIT. 900.414.364-8, en calidad de propietario y armador, de acuerdo con la parte motiva de esta decisión.

**ARTÍCULO 2.-** Contra la presente, proceden los recursos ordinarios de reposición y apelación, los cuales podrán interponerse dentro de los cinco (05) días siguientes a su notificación personal o a la desfijación del edicto, según sea el caso.

**NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,**



Capitán de Navío **DARIO EDUARDO SANABRIA GAITAN**  
Capitán de Puerto de Cartagena.