



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

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

EDICTO No. 001/2023

HACE SABER

QUE DE CONFORMIDAD CON LO ESTABLECIDO EN EL ARTICULO 46 DEL DECRETO LEY 2324 DE 1984, SE PROCEDE A FIJAR EDICTO EN LA CARTELERA DEL DESPACHO Y EN EL PORTAL WEB DE NOTIFICACIONES ELECTRONICAS DE DIMAR, CON EL FIN DE NOTIFICAR A LOS SEÑORES **JAIME PEREZ MANJARRES, CON CEDULA DE CIUDADANIA NO. 11.171.664**, EN CALIDAD DE PROPIETARIO DE LA MN NINI YOHANA CON MATRICULA CP-09-0805-R; **EBLI ANAYA JULIO, CON CEDULA DE CIUDADANIA NO. 11.172.005**, EN CALIDAD DE CAPITAN Y/O PROPIETARIO DE MOTONAVE VIRGEN DEL CARMEN, SIN MATRICULA, Y DEMAS PARTES INTERESADAS, DEL FALLO DE PRIMERA INSTANCIA ADIADO 23 DE MARZO DE 2023, DENTRO DE LA INVESTIGACION JURISDICCIONAL NO. 15012022-013, POR LOS HECHOS OCURRIDOS EL DIA 27 DE SEPTIEMBRE DE 2022.

EN VIRTUD DE LO ANTERIOR SE TRASCRIBE ACÁPITE DE LA MENCIONADA DECISIÓN:

**ARTÍCULO PRIMERO:** DECLARAR RESPONSABLE DEL SINIESTRO MARÍTIMO DE ABORDAJE A LOS SEÑORES EBLI MANUEL ANAYA JULIO IDENTIFICADO CON CÉDULA DE CIUDADANÍA NÚMERO 11.172.005 EN CALIDAD DE CAPITÁN DE LA MN VIRGEN DEL CARMEN, SIN MATRICULA Y AL SEÑOR SEBASTIAN CARDOZA GONZALEZ IDENTIFICADO CON CÉDULA DE CIUDADANÍA NÚMERO 11.173.216, EN CALIDAD DE CAPITÁN DE LA MN NINI JOHANA DE MATRÍCULA CP09-0805-R, DE ACUERDO CON LA PARTE MOTIVA DE ESTA PROVIDENCIA. **ARTÍCULO SEGUNDO:** TRASLADAR LA PRESENTE DECISIÓN A LA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA POR VIOLACIÓN A LA NORMA DE LA MARINA MERCANTE EXPEDIENTE NO.15022022104. **ARTICULO TERCERO:** CONTRA EL PRESENTE FALLO PROCEDEN LOS RECURSOS DE REPOSICIÓN Y EN SUBSIDIO DE APELACIÓN DENTRO DE LOS CINCO (5) DÍAS SIGUIENTES A LA NOTIFICACIÓN PERSONAL O DESFIJACIÓN DEL EDICTO, TAL COMO DISPONE EL ARTÍCULO 46 DEL DECRETO LEY 2324 DE 1984. **ARTICULO CUARTO:** COMUNICAR A LA CAPITANÍA DE PUERTO DE COVEÑAS EL HUNDIMIENTO DE MN NINI JOHANA DE MATRÍCULA CP09-0805-R, PARA LO DE SUS FINES COMPETENTES Y PERTINENTES. **ARTICULO QUINTO:** NOTIFIQUESE EL CONTENIDO DE LA PRESENTE DECISIÓN A LOS A LOS APODERADOS Y PARTES RECONOCIDAS DENTRO DE LA PRESENTE INVESTIGACIÓN.

**NOTIFIQUE Y CUMPLASE DADA EN CARTAGENA, CAPITÁN DE NAVIO JAVIER ENRIQUE GOMEZ TORRES, CAPITÁN DE PUERTO DE CARTAGENA.**

EL PRESENTE EDICTO SE FIJA HOY VEINTIOCHO (28) DE MARZO DE DOS MIL VEINTITRES (2023) A LAS 08:00 HORAS, POR EL TÉRMINO DE CINCO (05) DÍAS. Y SE DESFIJA A LAS 17:00 HORAS DEL DÍA TRES (03) DE ABRIL DEL DOS MIL VEINTITRES (2023).

*[Handwritten signature]*

**DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA  
CAPITANIA DE PUERTO DE CARTAGENA**



Cartagena D.T.y C., 24 de marzo de 2023

Referencia: 15012022-013  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Primera Instancia

**OBJETO A DECIDIR**

Procede el despacho a resolver en primera instancia la investigación jurisdiccional por siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves NINI YOHANA con matrícula CP09-0805-R y la MN VIRGEN DEL CARMEN sin matrícula, por hechos ocurridos el día 27 de septiembre del año 2022, en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Cartagena.

**HECHOS**

Este despacho tuvo conocimiento de los hechos que hoy se investigan a través informe de novedad de fecha 28 de septiembre del año 2022, presentado por el señor TK MARTINEZ VILLAFANA JAIR ANDRES, en calidad de oficial operativo de la Estación de Guardacostas de Cartagena, y quien puso en conocimiento a esta Capitanía de Puerto, los hechos acontecidos el 27 de septiembre de la misma anualidad, donde siendo las 10:40R a unas 10 millas de costa en el sector de playa blanca, se observan 02 embarcaciones en posición N 10°12,962' W 75°38,785', de las cuales la motonave denominada NINI YOHANA de matrícula CP-09-0805-R se encontraba hundida al mando del piloto Sebastián Cardoza González identificado con CC 11173216 y con un total de 22 pasajeros flotando en el agua.

Por otra parte, se evidencia la presencia de la embarcación de nombre VIRGEN DEL CARMEN, sin matrícula al mando del piloto EULIS ANAYA con CC 11172005, la cual presuntamente fue la que ocasionó el choque y hundimiento de la embarcación NINI YOHANA, razón por la que se encargó de trasladar un número indeterminado de pasajeros a Playa Blanca.

En consecuencia y en virtud de lo anterior este despacho procede abrir investigación de carácter jurisdiccional por el siniestro marítimo de abordaje 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, ordenándose allegar y practicar las siguientes pruebas:

**PRUEBAS**

Que a la presente investigación se allegaron y practicaron las siguientes pruebas:

## Testimoniales:

- En diligencia de audiencia pública de fecha 11 de octubre del año 2022, se deja constancia que compareció la señora MARTHA DELGADO GARCIA en calidad de representante de la sociedad SUBATOURS S.A.S., así mismo que no comparecen los señores SEBASTIAN CARDOZA GONZALEZ, en calidad de Capitán de la MN NINI JOHANA, señor JAIME PEREZ MANJARREZ en calidad de propietario de la MN NINI JOHANA y señor EBLI MANUEL ANAYA JULIO, en calidad de Capitán y propietario de la MN VIRGEN DEL CARMEN sin matrícula.
- En diligencia de audiencia pública de fecha 31 de enero del año 2023, se deja constancia que no comparece a la diligencia los señores SEBASTIAN CARDOZA GONZALEZ, en calidad de Capitán de la MN NINI JOHANA, señor JAIME PEREZ MANJARREZ en calidad de propietario de la MN NINI JOHANA y señor EBLI MANUEL ANAYA JULIO, en calidad de Capitán y propietario de la MN VIRGEN DEL CARMEN sin matrícula.

## Documentales:

- Informe motonave hundida de fecha 28 de septiembre del año 2022, suscrita por el señor TK MARTINEZ VILLAFANA JAIR ANDRES, en calidad de oficial operativo a la Estación de Guardacostas de Cartagena.
- Copia de datos generales de la embarcación NINI JOHANA, de fecha 28 de septiembre del año 2022, expedida por la Autoridad Marítima Colombiana.
- Copia de consulta de datos básicos de fecha 03 de octubre del año 2022, expedido por la autoridad marítima donde se allegan datos del señor SEBASTIAN CARDOZA GONZALEZ.
- Copia de otorgamiento de poder suscrito por la señora MARTHA DELGADO, representante legal de Subatour S.A.S. y la señora MELISSA RAMIREZ ARIAS en calidad de apoderada.
- Memorial respuesta de requerimiento de fecha 05 de octubre del año 2022, presentando por la doctora MELISSA RAMIREZ ARIAS, apoderada de la sociedad SUBATOURS S.A.S.
- Memorial escrito de primera audiencia de fecha 11 de octubre del año 2022, presentando por la doctora MELISSA RAMIREZ ARIAS, apoderada de la sociedad SUBATOURS S.A.S.
- Copia de los certificados estatutarios de la MN NINI JOHANA, de matrícula CP09-0805-R.
- Memorial de fecha 19 de octubre del año 2022, suscrito por el señor SEBASTIAN CARDOZA GONZALEZ, en calidad de Capitán de la MN NINI JOHANA.
- Copia de pronóstico de las condiciones meteorológicas y oceanográficas emitida por el Centro de Investigaciones Oceanográfica e Hidrográfica del Caribe de fecha 26 y 27 de septiembre del año 2022.

## ALEGATOS DE CONCLUSIÓN

A través de auto de fecha 17 de febrero del año 2023, notificada por estado el 22 de febrero del año 2023; el suscrito Capitán de Puerto de Cartagena, una vez verificado el acápite probatorio y practicado cada una de las pruebas decretadas, procedió a declarar cerrada la etapa instructiva dentro de la investigación adelantada por siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves VIRGEN DEL CARMEN y NINI YOHANA y en

consecuencia se corrió traslado por el termino de (03) días, con el propósito de así considerarlo se alegara de conclusión, lo anterior en virtud de lo contemplado en el artículo 44 del Decreto ley 2324 de 1984.

Una vez vencido el termino se tiene que verificado el sistema de gestión documental no se allega por las partes memorial de alegatos de conclusión.

### **CONSIDERACIONES DEL CAPITAN DE PUERTO DE CARTAGENA**

En primer lugar, encuentra pertinente este Despacho con el fin de aclarar lineamientos jurídicos, exponer e indicar el alcance de los pronunciamientos que emite la Autoridad Marítima en la materia de los siniestros marítimos, en especial su carácter jurisdiccional y las facultades que le fueron otorgadas en virtud del Decreto Ley 2324 de 1984, para lo cual se debe indicar que el Honorable Consejo de Estado, en sentencia del 26 de octubre de 2000, 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 y negrilla fuera del texto)

En ese sentido, la Constitución Política en su artículo 116, expresa lo siguiente:

***“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 y negrilla fuera del texto)

Con base en lo anterior 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 vió, 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 tienes su tutela jurídica (armador, propietario, etc)".** (Cursiva fuera del texto original).

Así mismo que el Art. 27 del Decreto 2324 de 1984, contempla que tiene competencia para la investigación y fallos de los accidentes o siniestros marítimos ocurridos dentro de las áreas de su jurisdicción, el respectivo Capitán de Puerto en primera instancia, conforme el procedimiento señalado en los Art. 25 y siguientes del mismo Decreto Ley.

Que el objetivo de la presente investigación es determinar las circunstancias de tiempo, modo y lugar, así como las causas y los factores que contribuyeron a la ocurrencia del siniestro, tenemos entre otro como fundamento normativo lo establecido Código de Comercio Colombiano en su artículo 1.513 el cual señala:

*"ART. 1513. —Para los efectos de este libro se considera accidente o siniestro marítimo el definido como tal por la ley, los tratados, convenios o la costumbre internacional o nacional."* (Cursiva fuera del texto).

A su vez, el Decreto Ley 2324 de 1984 consigna lo siguiente:

**"ARTICULO 26.- ACCIDENTES O SINIESTROS MARÍTIMOS:** Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios 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 encaramiento, **(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." (Cursiva fuera del texto).

Así mismo la Resolución No. A 849 de la Organización Marítima Internacional "CÓDIGO PARA LA INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS", establece como siniestro marítimo:

A los efectos del presente Código regirán las siguientes definiciones:

**4.1 Siniestro marítimo:** un evento que ha tenido como resultado: 1. la muerte o lesiones graves de una persona, causadas por las operaciones de un buque o en relación con ellas; o 2. la pérdida de una persona que estuviera a bordo, causada por las operaciones de un buque o en relación con ellas; 3. La pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque; o 4. Daños materiales graves sufridos por un buque; o 5. La varada o avería importante de un buque, o la participación de un buque en un abordaje; o 6. Daños materiales graves causados por las operaciones de un buque o en relación con ellas; o 7. Daños graves al medio ambiente como resultado de los daños sufridos por uno o varios buques, causados por las operaciones de uno o varios buques o en relación con ellas.

**4.2 Siniestro muy grave:** el sufrido por un buque con pérdida total de éste, pérdida de vidas humanas o contaminación grave.

**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 sea apto para navegar, por ejemplo, una hendidura en la obra viva, parada de las máquinas 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 fuera del texto original).*

Requisito no menos importante dentro del concepto de jurisdicción, es el contenido de las sentencias, el cual va atado directamente con la congruencia de la actividad judicial. Al respecto debe anotarse que el contenido de los fallos de las investigaciones por siniestros marítimos que emitan los respectivos Capitanes de Puerto en primera instancia, así como el Director General Marítimo en segunda, deberán ser 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 fueran del caso si se comprobaren violaciones a normas o reglamentos que regulen actividades marítimas (artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984).

Debe entenderse entonces que, el pronunciamiento que sobrepase el marco citado adolece de nulidad y produce el fenómeno jurídico de la incongruencia, por sobrepasar la competencia que la ha sido asignada a la Dirección General Marítima.

Por lo anterior, procedió este despacho de conformidad al artículo 35 del Decreto Ley 2324 de 1984, iniciar la investigación jurisdiccional por siniestro marítimo y fijar fecha para la instrucción de la diligencia de audiencia pública que ordena la norma en mención con el fin de escuchar a las partes involucradas, para el ejercicio de su debido derecho de defensa y contradicción y así establecer las circunstancias de tiempo, modo y lugar, en que ocurrió el abordaje hoy sujeto a investigación.

Para el caso objeto de estudio, el Código de Comercio Colombiano, en su artículo 1.513 del título VI De los riesgos y daños en la navegación marítima, determina que para los efectos de este libro se considera accidente o siniestro marítimo el definido como tal por la ley, los tratados, convenios o la costumbre internacional o nacional.

Así las cosas tomando como base los preceptos antes enunciados, encuentra el despacho que para el caso concreto nos encontramos frente a un siniestro marítimo de abordaje.

Ahora bien, frente a lo anterior tenemos que analizadas cada una de las pruebas allegadas y de acuerdo con las reglas de la sana crítica, las cuales acreditan y verifican las circunstancias en que ocurrieron los hechos que hoy se investigación tenemos entonces que:

1. Acuerdo a protesta presentada por el señor JAIR ANDRES MARTINEZ VALLAFAÑA, en calidad de funcionario de la Estación de Guardacostas de Cartagena, se informa a esta autoridad el hundimiento de la MN NINI YOHANA de matrícula CP09-0805, como consecuencia de un abordaje con la MN VIRGEN DEL CARMEN.

Que a bordo de la MN NINI JOHANA se estimó un aproximado de 20 pasajeros, estando la misma habilitada solo para 13 pasajeros.

Que, de conformidad al abordaje la tripulación y los pasajeros a bordo de la MN NINI JOHANA, cayeron al agua siendo los mismos rescatados y asistidos por la embarcación VIRGEN DEL CARMEN y otras naves no identificadas.

Que al arribar a la zona del siniestro la unidad de reacción rápida de Guardacostas, constata que 03 personas no identificadas en calidad de pasajeros a bordo de la MN NINI JOHANA, como consecuencia del siniestro se encontraban presuntamente lesionadas, por la cual se procedió a su traslado inmediato a la ciudad de Cartagena, siendo a su arribo valorados por una ambulancia la cual los transporto al Hospital Naval de Cartagena.

Que habiéndose efectuado una indagación con el personal rescatado se informó frente a la causa del siniestro, que la MN NINI JOHANA, detuvo la navegación por un incidente ocurrido con una pasajera a bordo de esta la cual era atendida directamente por el capitán cuando la MN VIRGEN DEL CARMEN, a una velocidad considerable los abordó por popa pasando presuntamente por encima de estos y llevando al hundimiento la embarcación.

2. Qué acuerdo a memorial de parte de fecha 11 de octubre del año 2022, la doctora MELISSA RAMIREZ ARIAS, en calidad de apoderada de la sociedad SUBATOURS S.A.S., señala que su representada no cuenta con ningún tipo de relación más que la comercial en virtud del contrato de transporte efectuado de manera verbal a través del señor LUIS FERNANDO VEGA VACA en calidad de coordinador de actividades en la ciudad de Cartagena, con el señor SEBASTIAN CARDOZA GONZALEZ, en calidad de capitán de la MN NINI JOHANA; quien a su vez coordinó dos embarcaciones adicionales en la que se encuentra la MN VIRGEN DEL CARMEN, involucrada en el siniestro.
3. Qué acuerdo al contrato de transporte verbal realizado con el señor SEBASTIAN CARDOZA GONZALEZ, se les indicó que las motonaves se encontraban debidamente reglamentadas y en perfectas condiciones para el transporte de pasajeros y con los respectivos permisos de operación.
4. Que el transporte acordado fue trasladar al personal de turistas en 03 embarcaciones dentro de las cuales se identifican las motonaves VIRGEN DEL CARMEN y NINI JOHANA desde Playa Blanca a el acuario ubicado en las Islas del Rosario.
5. Así mismo se recibió por parte del señor SEBASTIAN CARDOZA GONZALEZ, en calidad de Capitán de la MN NINI JOHANA, informe a través del cual indica que los hechos ocurrieron a aproximadamente por el sector de Isla Periquito a una milla de Playa Blanca mientras navegaba hacia el Acuario, cuando de pronto fue impactado por una lancha de nombre LA VIRGEN DEL CARMEN; que en su momento Guardacostas de Cartagena recogió a los turistas con los chalecos salvavidas; pero señala no recibieron apoyo por parte de dicha unidad y se fue a pique la embarcación perdiendo además un motor.
6. Indica el señor CARDOZA, en calidad de Capitán de la MN NINI JOHANA, que como consecuencia del siniestro hubo dos personas con lesiones leves; así mismo informa que hay una representante de la nave denominada BRESMI PEREZ FERIA.

En consecuencia y habiendo relacionado las pruebas aportadas, se procederá a evaluar aquellas determinadas de oficio conforme a las facultades que reposan en esta entidad al regular, dirigir y controlar las actividades del transporte marítimo nacional y aquellas que refieren al ejercicio de la navegación.

## **Frente a las embarcaciones involucradas en el abordaje.**

- Embarcación NINI JOHANA de matrícula CP09-0805-R.

Una vez verificada el registro de naves menores de la Dirección General Marítima, se determinó que la MN NINI JOHANA de matrícula CP09-0805-R, se tiene que la misma está catalogada como embarcación de recreo y no de transporte de pasajeros.

Que acorde a su capacidad de navegación la misma debía contar con dos tripulantes a bordo, no habiéndose probado dentro de la investigación que el Capitán contra con un tripulante adicional.

Que solo está autorizada para navegar en aguas protegidas, sin embargo, para la fecha del siniestro la misma se encontraba en mar abierto trasladando pasajeros.

Que acorde a los certificados de navegabilidad y seguridad allegados por el la Capitanía de Puerto de Coveñas (puerto de registro), se determinó que la embarcación NINI JOHANA, se encontraba con certificados vencidos desde el día 25 de noviembre del año 2012, sin haber sido renovados.

Que el vencimiento de la fecha límite establecida para los refrendos o renovación de los certificados los invalidará e implicará para la nave o artefacto naval el cambio de estado a no operativo y la imposibilidad de navegar y de prestar los servicios a los cuales están destinados o no.

Que la MN NINI JOHANA, no se encuentra afiliada a empresa transporte habilitada por esta entidad para el transporte de pasajeros en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Cartagena.

Que la MN NINI JOHANA, se encontraba embarcando pasajeros en zona marítima no autorizada.

- Embarcación VIRGEN DEL CARMEN sin matrícula.

Que acorde a las pruebas incorporadas la MN VIRGEN DEL CARMEN, no contaba con matrícula marítima y en consecuencia con certificados de navegabilidad y seguridad, para el ejercicio de la navegación.

Que al no contar con certificados de navegabilidad y seguridad la misma no se encontraba operativa y posibilitada de navegar y de prestar los servicios de transporte de pasajero en aguas marítimas de esta jurisdicción.

Que la MN VIRGEN DEL CARMEN no se encuentra afiliada a empresa transporte habilitada por esta entidad para el transporte de pasajeros en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Cartagena.

Que el propietario de la MN VIRGEN DEL CARMEN, no allego a esta entidad alguna patente o certificación de tipo fluvial expedida por el Ministerio de Transporte; sin embargo y de tenerla la misma no lo faculta para en aguas marítimas jurisdiccionales efectuar el transporte de pasajeros.

Es entonces procedente destacar que toda nave marítima naval que se encuentre en aguas jurisdiccionales colombianas debe estar debidamente matriculada y registrada; Los que no lo estén, no pueden operar<sup>1</sup>.

#### **Frente a la documentación de la tripulación de la MN VIRGEN DEL CARMEN y NINI JOHANA.**

- Que el señor SEBASTIAN CARDOZA GONZALEZ, en calidad de Capitán de la MN NINI YOHANA, contaba con licencia de navegación vigente de mariner costanero de cubierta.
- Que le señor EBLI MANUEL ANAYA JULIO identificado(a) con Cédula de ciudadanía Número 11172005, en calidad de Capitán de la MN VIRGEN DEL CARMEN, no contaba con licencia de navegación.
- Qué acuerdo a lo anterior se acredita que el señor EBLI MANUEL ANAYA JULIO, era apto e idóneo para su desempeño como capitán a bordo de una embarcación VIRGEN DEL CARMEN.

Que acorde a los hechos relacionados dentro de la presente investigación, se determinó que las motonaves involucradas en el incidente del abordaje hoy investigado no contaban con tripulantes a bordo de las embarcaciones, pese al número de pasajeros y el tipo de navegación en aguas abiertas.

#### **Frente a la visibilidad, condiciones de tiempo y de mar**

Qué acuerdo al pronóstico meteorológico expedido por el Centro de Investigación Hidrográficas y Oceanográficas del Caribe, para el día 27 de septiembre del año 2022, en el Área Costera de la jurisdicción, se evidencio: *“Cielo poco nuboso. Posibles lluvias ligeras. Viento de dirección oeste-noroeste, con velocidades de 4 a 9 nudos (Fuerza 2-3). Temperatura ambiente oscilará entre 27°C a 28°C. Por otro lado, el nivel máximo de marea estará aproximadamente en 37 centímetros a las 12:06”*. (Cursiva fuera del texto Original).

De lo anterior se establece que las condiciones de visibilidad eran óptimas, atendiendo además a la hora aproximada en la que ocurrió el siniestro, así como las condiciones de oleaje, ya que al presentarse en zona costera la altura de la ola de acuerdo a lo señalado resulta estar en condiciones típicas sin ninguna adversidad que impidieran el desarrollo de una navegación segura tomando las medidas pertinentes para el ejercicio de las actividades marítimas.

Por otro lado, es pertinente señalar que dentro del acápite probatorio no se establece situación meteorológica que conlleve a desplegar un análisis más detallado de las condiciones puesto que estas no interfirieron en el abordaje objeto de la presente investigación.

---

<sup>1</sup> RESOLUCIÓN NÚMERO ( 0505-2022) MD-DIMAR-SUBMERC-AREM 6 DE JULIO DE 2022

## **Frente a las causas del siniestro marítimo de abordaje**

Que, habiendo conocido este despacho por parte de la unidad operativa de Guardacostas de Cartagena, los hechos ocurridos por ser quienes atendieron el siniestro, evacuaron a la persona e interogo a personal de turistas, se tiene entonces que como causa del siniestro:

Que, las embarcaciones NINI YOHANA, VIRGEN DEL CARMEN y embarcación no identificada, zarparon desde Playa Blanca al Acuario ubicado en la Islas del Rosario.

Que durante su tránsito la MN NINI JOHANA, detuvo la navegación por un incidente ocurrido con una pasajera a bordo de la embarcación que tenía la obligación de ser atendido por el Capitán, ya que no contaba con tripulante; cuando la MN VIRGEN DEL CARMEN los abordó por popa pasando por encima de la nave y llevando al hundimiento la embarcación.

En vista de lo anterior, y ante la inasistencia del Capitán de la MN NINI YOHANA, observa este despacho que el mismo no probó hacer uso de todos los medios de que disponía a bordo y que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para determinar si existía un riesgo de abordaje.

Lo que conlleva a este despacho a determinar que al momento de detener la embarcación el mismo no tuvo la precaución de certificar que alguna otra nave, llevara el tránsito en su mismo rumbo, obviando entonces que con su actuar se encontraba generando la existencia de un riesgo y en consecuencia a una reducida su capacidad para maniobrar por parte de la MN VIRGEN DEL CARMEN.

Así las cosas y pese a llevar su rumbo de navegación, pero al contar este con un tripulante a bordo de su embarcación siendo además una obligación de acuerdo a las normas de la marina mercante y a las especificaciones de seguridad emitida por la autoridad marítima de acuerdo a sus certificados de navegación, y quien para efecto de navegación efectuara el apoyo correspondiente y la vigía necesaria fin darle el correspondiente aviso de peligro, se evidencia entonces una responsabilidad en el siniestro por parte del Capitán de la MN NINI YOHANA.

Ahora bien, frente a la MN VIRGEN DEL CARMEN, no queda duda conforme a los hechos en que se presentó el siniestro que el mismo no llevaba la distancia necesaria de la MN NINI YOHANA, que evitara generar algún riesgo en la navegación.

Acorde al abordaje se determina la reducida visibilidad con la que navegaba la MN VIRGEN DEL CARMEN, que lo llevo a perder la eficaz vigilancia visual y auditiva que en todo momento se debe tener, al momento del ejercicio de la navegación en uso de todos los medios disponibles que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para evaluar plenamente la situación y el riesgo de abordaje

Dicho lo anterior tenemos que se presume conforme a las pruebas allegadas que no había tripulación a bordo de la MN VIRGEN DEL CARMEN, que hubiese permitido apoyarse en la navegación.

Por otro lado, y frente a la inasistencia injustificada del señor BLI MANUEL ANAYA JULIO en calidad de Capitán de la MN VIRGEN DEL CARMEN, no se probó que el mismo

navegará previo al siniestro, a una velocidad de seguridad tal que le permitiera ejecutar las maniobras adecuadas y necesarias para evitar el abordaje.

Es entonces, que para este despacho habiéndose determinado una visibilidad restringida, una situación de aproximación excesiva, una velocidad considerable y la inexistencia de una conocida maniobra que llevara a una sucesión de actos que evitara el abordaje; se concluye entonces una responsabilidad en el Capitán de la MN VIRGEN DEL CARMEN en los hechos investigados.

Es así y para el caso que nos atañe y de acuerdo lo contemplado en el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (RIPA), adoptado por la Organización Marítima Internacional en 1972, se determina que:

1. Frente al abordaje sufrido entre la MN VIRGEN DEL CARMEN y NINI YOHANA, se observa una vulneración la Regla 13, la cual señala:

*“a) No obstante lo dispuesto en las Reglas de la Parte B, secciones I y II, **todo buque que alcance a otro se mantendrá apartado de la derrota del buque alcanzado**”.* (Cursiva fuera del texto original).

De lo anterior resuelta entonces, no solo un incuestionable desconocimiento en las reglas de camino y de prevención de abordaje por parte de los dos capitanes involucrados en la maniobra sino que además la conducta que llevo a generar un riesgo de abordaje por la MN NINI JOHANA y la falta de maniobras tendientes a evitarlo y minimizarlo por parte de la MN VIRGEN DEL CARMEN, configuraron el siniestro hoy investigado.

Ahora bien, es procedente señalar que los señores SEBASTIAN CARDOZA GONZALEZ en calidad de Capitán de la MN NINI YOHANA, señor JAIME PEREZ MANJARREZ en calidad de propietario y armador y el señor EBLI MANUEL ANAYA JULIO en calidad de Capitán y armador de la MN VIRGEN DEL CARMEN, no comparecieron a la investigación, pese a ser citados con el fin de ser escuchado bajo la gravedad de juramento para el correspondiente ejercicio de su derecho de defensa y contradicción, obviando además el deber de allegar la excusa o justificación razonable acompañada de prueba de su impedimento para asistir a las distintas audiencias aquí celebradas.

Por tal razón y habiéndose advertido la consecuencia de su inasistencia, se procede a señalar lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984, Artículo 38, el cual determina la presunción de confesión, en los siguientes términos:

*“**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).

Por otro lado, y frente a lo consignado en el artículo 1.473 del Código de Comercio, se hace relevante traer a colación que si bien la nave VIRGEN DEL CARMEN y NINI JOHANA, no se encontraban habilitadas para el transporte de pasajeros, también es cierto que a través de la mismas se ejecutó de manera irregular el ejercicio comercial de la navegación, dejándose depositada entonces la responsabilidad que recae sobre el armador de una embarcación.

Señala entonces la norma antes en mención que: “*Llámesese armador a la persona natural y jurídica que, sea o no propietario de la nave, la apareja, pertrecha y expide en su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectar*”. (Cursiva fuera de texto).

Así mismo, el artículo 1478 estipula como obligación indelegable del armador “*responder civilmente por las culpas del capitán, del práctico o de la tripulación*” (cursiva fuera de texto.)

El régimen legal vigente contempla dentro de las atribuciones del armador la de impartir al Capitán instrucciones necesarias para el gobierno de la nave y para su administración durante el viaje y responder civilmente por las culpas del Capitán, Práctico ó de la Tripulación, inclusive en aquellos casos en que haya sido extraño su designación (numeral 4 del artículo 1477, numeral 2, parágrafo único artículo ibidem, y artículo 1479 del código de comercio).

Los armadores responden por el principio de solidaridad y no porque hayan sido encontrados responsables de la infracción. La solidaridad es una modalidad de las obligaciones, caracterizada por la existencia de sujetos múltiples que pueden exigir o deben cumplir la prestación en su integridad, sea por haberlo convenido así o porque la ley lo imponga. La responsabilidad del armador proviene de la ley y no de su conducta desarrollada.

La responsabilidad del armador se funda en las precitadas normas, de las cuales se deduce:

- El armador soporta todas las responsabilidades que afecten la nave.
- El armador responde civilmente por las culpas del capitán, del práctico o de la tripulación.

En consecuencia, su no comparecencia conlleva a las mismas resultas advertidas por esta autoridad acorde a lo establecido en el Artículo 38 del Decreto Ley 2324 de 1984.

### **Frente a la Violación de las normas de la Marina Mercante**

Se hace preciso acotar, que al momento del siniestro ni la MN NINI YOHANA, así como la MN VIRGEN DEL CARMEN, se encontraba afiliada a una empresa habilitada para presentar servicio público de transporte marítimo de pasajeros, tal y como lo señala la Resolución No. 0576 del 2015, Mediante la cual se determinan y establecen las condiciones, los procedimientos y medidas de seguridad para el Transporte Público de Pasajeros Marítimo (TPPM).

Que acorde a la Resolución 386 de 2012, por la cual se expide la codificación de las infracciones o violaciones a normas de Marina Mercante para naves menores de veinticinco (25) toneladas de registro neto, en jurisdicción de las Capitanías de Puerto Marítimas se evidencia:

Por parte de la MN NINI YOHANA, las siguientes contravenciones:

- Navegar sin los certificados de seguridad correspondientes, vigentes.
- No contar con una póliza de seguro que ampare eventuales accidentes a pasajeros o daños a terceros
- Prestar el servicio público de transporte de carga y pasajeros sin la habilitación y el permiso de operación previo expedido por Dimar.
- Navegar sin una dotación mínima de seguridad de acuerdo con su tonelaje ya actividad autorizada.
- Transportar pasajeros excediendo la capacidad autorizada en la matrícula.

Por parte de la MN VIRGEN DEL CARMEN, las siguientes contravenciones:

- Navegar en embarcación que no esté matriculada ante la Autoridad Marítima.
- Navegar sin portar el certificado de idoneidad o la licencia de navegación del Capitán.
- Prestar el servicio público de transporte de carga y pasajeros sin la habilitación y el permiso de operación previo expedido por Dimar.
- No contar con una póliza de seguro que ampare eventuales accidentes a pasajeros o daños a terceros

### AVALUO DE DAÑOS

Este despacho se abstendrá de pronunciarse al respecto del avalúo de daños tal y como lo contempla el Decreto Ley 2324 de 1984, por cuanto no reposa documento alguno que pudiese determinar y certificar el valor del daño causado como consecuencia del abordaje entre las motonaves VIRGEN DEL CARMEN y NINI YOHANA, así como tampoco y pese a la publicidad de las actuaciones aquí desarrolladas, 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 PRIMERO: DECLARAR RESPONSABLE** del siniestro marítimo de abordaje a los señores EBLI MANUEL ANAYA JULIO identificado con Cédula de ciudadanía Número 11.172.005 en calidad de Capitán de la MN VIRGEN DEL CARMEN, sin matrícula y al señor SEBASTIAN CARDOZA GONZALEZ identificado con Cédula de ciudadanía Número 11.173.216, en calidad de Capitán de la MN NINI JOHANA de matrícula CP09-0805-R, de acuerdo con la parte motiva de esta providencia.

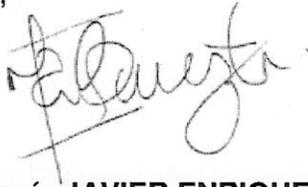
**ARTÍCULO SEGUNDO: TRASLADAR** la presente decisión a la Investigación administrativa por Violación a la Norma de la Marina Mercante Expediente No. 15022022104.

**ARTICULO TERCERO:** **CONTRA** el presente fallo proceden los recursos de reposición y en subsidio de apelación dentro de los cinco (5) días siguientes a la notificación personal o desfijación del edicto, tal como dispone el artículo 46 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**ARTICULO CUARTO:** **COMUNICAR** a la Capitanía de Puerto de Coveñas el hundimiento de MN NINI JOHANA de matrícula CP09-0805-R, para lo de sus fines competentes y pertinentes.

**ARTICULO QUINTO:** **NOTIFÍQUESE** el contenido de la presente decisión a los a los apoderados y partes reconocidas dentro de la presente investigación.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,



Capitán de Navío **JAVIER ENRIQUE GOMEZ TORRES**  
Capitán de Puerto de Cartagena