

**MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL - DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA - CAPITANÍA DE PUERTO DE BARRANQUILLA.**

**EDICTO 002/2023**

SE PROCEDE A FIJAR EL PRESENTE EDICTO EN UN LUGAR VISIBLE DE LA CAPITANÍA DE PUERTO DE BARRANQUILLA Y EN EL PORTAL WEB DE NOTIFICACIONES ELECTRONICAS DE DIMAR, CON EL FIN DE NOTIFICAR AL SEÑOR JOHANN PETER RAMEL, IDENTIFICADO CON PASAPORTE No. 190611150032, DE NACIONALIDAD FRANCIA, EN SU CALIDAD DE CAPITAN DE LA MN ALTHEA DE OMI 227786120, Y DEMAS PARTES INTERESADAS Y PERSONAS INDETERMINADAS DEL FALLO DE PRIMERA INSTANCIA DE FECHA 22 DE JUNIO DE 2023, PROFERIDO POR EL SEÑOR CAPITÁN DE NAVÍO JESÚS ANDRÉS ZAMBRANO PINZÓN, CAPITÁN DE PUERTO DE BARRANQUILLA, DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN JURISDICCIONAL RADICADA BAJO EL NO. 13012023-002, INICIADA CON OCASIÓN AL SINIESTRO MARÍTIMO DE ENCALLAMIENTO, OCURRIDO EL DÍA 04 DE MARZO DE 2023, DURANTE LA NAVEGACIÓN DE LA MN ALTHEA, IDENTIFICADA CON OMI 227786120 BANDERA FRANCIA, DANDO CUMPLIMIENTO DE LO ESTABLECIDO EN LOS ARTÍCULOS 46° DEL DECRETO LEY 2324 DE 1984.

EN VIRTUD DE LO ANTERIOR, SE TRASCRIBE EL ACÁPITE RESOLUTIVO DE LA MENCIONADA DECISIÓN: **PRIMERO: DECLARAR** RESPONSABLE DEL SINIESTRO MARÍTIMO DE "ENCALLAMIENTO" OCURRIDO EL DÍA 04 DE MARZO DE 2023, AL SEÑOR JOHANN PETER RAMEL, IDENTIFICADO CON PASAPORTE NO. 190611150032, DE NACIONALIDAD FRANCIA, EN SU CALIDAD DE CAPITÁN DE LA NAVE "ALTHEA" IDENTIFICADA CON OMI 227786120, DE BANDERA FRANCIA, TAL COMO SE EXPONE EN LA PARTE MOTIVA DEL PRESENTE PROVEÍDO. **SEGUNDO: ABSTENERSE** DE FIJAR AVALÚO POR DAÑOS ORIGINADOS DEL SINIESTRO MARÍTIMO, CONFORME A LO EXPUESTO EN LA PARTE MOTIVA DEL PRESENTE PROVEÍDO. **TERCERO: DECLARAR** QUE NO EXISTIÓ VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE MARINA MERCANTE, POR PARTE DEL SEÑOR JOHANN PETER RAMEL, IDENTIFICADO CON PASAPORTE NO. 190611150032, DE NACIONALIDAD FRANCIA, EN SU CALIDAD DE CAPITÁN DE LA MN "ALTHEA", IDENTIFICADA CON OMI 227786120, DE BANDERA DE FRANCIA, CONFORME A LO DISPUESTO EN LA PARTE MOTIVA DE LA PRESENTE. **CUARTO: NOTIFICAR** LA PRESENTE DECISIÓN AL SEÑOR JOHANN PETER RAMEL, IDENTIFICADO CON PASAPORTE NO. 190611150032, DE NACIONALIDAD FRANCIA, EN SU CALIDAD DE CAPITÁN DE LA MN "ALTHEA", IDENTIFICADA CON OMI 227786120, DE BANDERA DE FRANCIA. **QUINTO: CONTRA** LA PRESENTE DECISIÓN PROCEDEN LOS RECURSOS DE REPOSICIÓN ANTE ESTA MISMA INSTANCIA Y APELACIÓN ANTE EL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO. **NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE**, CAPITÁN DE NAVÍO **JESÚS ANDRÉS ZAMBRANO PINZÓN**. CAPITÁN DE PUERTO DE BARRANQUILLA.

**CONSTANCIA DE FIJACION:** EL PRESENTE EDICTO SE FIJA HOY DIECIOCHO (18) DE JULIO DE DOS MIL VEINTITRES (2023), SIENDO LAS 8:00R, POR EL LAPSO DE CINCO (05) DÍAS HÁBILES.



**Dirección General Marítima**  
Autoridad Marítima Colombiana

**"Consolidemos nuestro país marítimo"**

Dirección: Carrera 54 No. 26-50 CAN, Bogotá D.C.  
Conmutador (+57) 601 220 0490.  
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  
A2-00-FOR-015-V4



*Isabella Rivera Marmol*  
**CPS. ISABELLA RIVERA MÁRMOL**  
Secretaria Sustanciadora

---

**CONSTANCIA DE DESFIJACION: EL PRESENTE EDICTO SE DESFIJA HOY VEINTISEIS (26) DE JULIO DE DOS MIL VEINTITRES (2023), SIENDO LAS 18:00R.**

**CPS. ISABELLA RIVERA MÁRMOL**  
Secretaria Sustanciadora



**Dirección General Marítima**  
Autoridad Marítima Colombiana

***"Consolidemos nuestro país marítimo"***

Dirección: Carrera 54 No. 26-50 CAN, Bogotá D.C.  
Conmutador (+57) 601 220 0490.  
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

A2-00-FOR-015-V4



## RESOLUCIÓN NÚMERO ( 0073-2023) MD-DIMAR-CP03-JURIDICA 22 DE JUNIO DE 2023

*“Por medio del cual se resuelve en primera instancia la investigación jurisdiccional de siniestro marítimo de encallamiento de la MN “ALTHEA” de bandera francesa, identificada con IMO 227786120”*

### EL CAPITÁN DE PUERTO DE BARRANQUILLA

Procede a resolver en primera instancia la investigación jurisdiccional identificada con radicado No. 13012023-002, iniciada con ocasión al siniestro marítimo de “ENCALLAMIENTO” en hechos relacionados con la MN “ALTHEA” de bandera Francia, identificada con IMO 227786120 de propiedad del señor JOHANN PETER RAMEL identificado con Pasaporte 190611150032, de nacionalidad Francia, durante su navegación en inmediaciones de Puerto Velero – Tubará, posición Latitud 10°56’48” N, Longitud 75° 01’ 44” W, jurisdicción de esta Capitanía de Puerto, conforme a los siguientes,

### HECHOS

Mediante informe de fecha 05 de mayo de 2023, la Capitanía de Puerto de Barranquilla recibió información por parte del señor EDWIN RAMIREZ LICONA, Inspector especializado de naves, quien indicó de manera resumida lo siguiente:

*“Siendo las 0900R del día sábado 04 de marzo de 2023, el velero ALTHEA zarpó desde Taganga rumbo a Cartagena; según manifiesta el Capitán de la nave, debido al poco viento que había a la hora del zarpe, se encontraba navegando a máquinas, avanzando a una velocidad de 6 nudos, utilizando como medio de posicionamiento primario un equipo GPS con cartas electrónicas y la aplicación Navionics en el celular; no se utilizaron cartas náuticas convencionales.*

*El Capitán manifiesta que los equipos celulares con que contaba se mojaron completamente con agua salada, por lo que no se pudo verificar la ruta navegada en la aplicación.*

*Al llegar las horas de la tarde, el viento incrementó e iniciaron navegación a velas, tomando la iniciativa de arribar a la marina de Puerto velero para pasar la noche y zarpar en la mañana hacia Cartagena. Según manifiesta el Capitán del Velero ALTHEA, seguían la ruta descrita en el GPS, la cual se mostraba como segura; a las 1900R del día 04 de marzo, realizaron según lo indicaba la ruta, el viraje a babor para la aproximación a Puerto Velero tocando fondo minutos después, a lo que procedieron a efectuar llamados de ayuda por radio VHF canal 16, recibiendo respuesta desde la Estación de Control de Tráfico de Santa Marta y Puerto Velero, pero, según indica el*

*Capitán, por 3 horas se realizaron llamados antes que la embarcación se apagara y no recibieron asistencia.*

*Seguidamente, según manifiestan los tripulantes, se acercaron al velero personas en lanchas indicando que eran de guardacostas, los ayudaron a bajar del velero para llevarlos a la playa, y les robaron la mayoría de sus pertenencias, incluyendo equipos de la embarcación sobre cubierta.*

*Los tripulantes pasaron la noche en la playa, donde fueron auxiliados la mañana del día domingo 5 de marzo por personal de la Marina de Puerto Velero que los condujeron hasta las instalaciones de la estación de Guardacostas de ese sitio.”*

Con fundamento a lo anterior, el día 05 de marzo de 2023, el Despacho conforme a las disposiciones legales, especialmente a las facultades y competencias otorgadas por el Decreto Ley 2324 de 1984, dio apertura a la investigación jurisdiccional por siniestro marítimo de “ENCALLAMIENTO” identificada con radicado No. 13012023-002, dentro de la cual obran las siguientes,

### **PRUEBAS**

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

1. Declaración del señor JOHANN PETER RAMEL, identificado con Pasaporte 190611150032, nacionalidad Francia, del 06 de marzo de 2023, en donde manifestó al despacho que:

*“cuando llegamos entre barranquilla y puerto velero el motor se apagó y continuamos con la vela frontal, con una vela pequeña (...) ellos se fueron con la vela delantera y vela trasera fuimos con esas dos velas pequeñas a 4 nudos, cuando llegamos al lugar donde encallamos nosotros que veníamos por la ruta que habíamos diseñado y de repente encontramos arena, el bote se voltea 45° aproximadamente, inmediatamente cerramos las velas habían grandes olas en el mar y nos empujó el bote hacia la orilla, en ese momento cuando el bote estaba 40°, 45° inclinado pedí maday maday, explique cuál era la situación (...)*

*Yo no sabía cuál era la posición, pero les dije que estaba llegando a puerto velero, podemos ver luces en el canal de entrada, no estaban muy lejos, así que en este momento las personas al radio me dijeron que iban ver que iban hacer, 15 minutos después no recibí respuesta (...) media hora después vi agua en el cuarto de motores, no estaba lleno, pero si vi agua, volví a tomar el radio, no sé dónde me estaban dando respuesta pero volví a informar que el bote estaba a 45° volví a pedir ayuda. No sé qué persona hable, pero me hacían la misma pregunta, pero nadie dijo que venían a ayudarnos.*

*Al final vinieron pescadores a ayudarnos, nos dijeron que los pescadores venían ayudarnos, nosotros no sabíamos cual eran los pescadores y cuales no, después informe que los pescadores habían llegado y la comunicación paró (...) los pescadores también tenían problemas con los motores, había personas en la playa que vinieron nadando para ayudarnos, en ese momento pusieron el dingue en el agua. Cuando estábamos en la playa la gente continuó yendo al bote no sabíamos lo que estábamos haciendo*

(...) la gente que estaba en playa (...) continuó utilizando dingue entrando y robándole todas las cosas, durante toda la noche... ellos no tuvieron ninguna reacción porque estamos asustados (...) como es posible que habían 4 hombre había mucha gente, estábamos asustados, el apitan de la armada fue al bote y tomo algunas fotos y me dijo que todo había sido tomado, todas las cosas todas, nosotros sabemos que paso porque vimos las personas y no pudimos reaccionar.

2. Informe Inspección por encallamiento velero ALTHEA de fecha 05 de marzo de 2023 suscrito por el señor Inspector de Naves EDWIN RAMIREZ LICONA. Folio 7 al 16 del E.O
3. Informe de verificación estado velero ALTHEA de fecha 24 de marzo de 2023 suscrito por el señor Inspector de Naves EDWIN RAMIREZ LICONA. Folio 23 al 32 del E.O
4. Oficio No 20237132325941 de fecha 12 de abril de 2023 suscrito por el señor EDICSON PATIÑO MURILLO Coordinador de Extranjería de Migración Colombia regional atlántico. Folio 41 del E.O
5. Oficio No 20237132333161 de fecha 12 de abril de 2023 suscrito por el señor EDICSON PATIÑO MURILLO Coordinador de Extranjería de Migración Colombia regional atlántico. Folio 42 del E.O

### **CIERRE DE INVESTIGACIÓN**

Mediante Auto de fecha 23 de mayo de 2023, se cerró la parte instructiva de la investigación, dando traslado a la parte investigada por el termino de tres (3) días para alegar de conclusión de conformidad con lo dispuesto en el artículo 44 del Decreto Ley 2324 de 1984; etapa en donde el investigado guardó silencio al respecto.

### **Alegatos de Conclusión.**

*No se presentaron alegatos de conclusión.*

### **COMPETENCIA**

Luego de recaudadas todas las pruebas que han sido debidamente aportadas y estudiadas dentro de la presente investigación y no habiendo más diligencias que practicar, este Despacho procede a proferir decisión de fondo sobre el asunto de estudio, con el fin de agotar el trámite en primera instancia.

Para proferir su decisión, este Despacho tendrá en cuenta las siguientes consideraciones:

Que, 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.

Que, corresponde a la Capitanía de Puerto de Barranquilla, hacer cumplir las leyes y disposiciones relacionadas con las actividades marítimas dentro de los límites de su jurisdicción señalados en la Resolución No. 0825 de 1994.

Que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 76 del Decreto Ley 2324 de 1984, le compete a la Autoridad Marítima la supervisión, control y reglamentación de las actividades marítimas y, previa investigación, determinar y aplicar cuando hubiere lugar, las sanciones disciplinarias o multas por infracciones a normas relativas a las actividades marítimas de la Marina Mercante.

Asimismo, conforme a lo dispuesto en el artículo 79 del citado Decreto Ley, se establece como infracción a la Legislación Marítima Colombiana toda contravención o intento de contravención a las normas, a las leyes, decretos, reglamentos y demás vigentes en la marina, ya sea por acción u omisión.

Lo anterior, en armonía con lo dispuesto en el numeral 8 del artículo 3 del Decreto 5057 de 2009, en donde se estableció que, son funciones de las Capitanías de Puerto, entre otras, la de 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.

Por último y en virtud del factor territorial, el conocimiento del presente asunto corresponde a la Capitanía del Puerto de Barranquilla, por cuanto, los hechos materias de examen tuvieron lugar dentro del ámbito geográfico delimitado por la Resolución 825 de 1994.

### CONSIDERACIONES

Procede el Despacho a realizar las siguientes precisiones al respecto.

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 de manera excepcional, en virtud del Decreto Ley 2324 de 1984, el H. Consejo de Estado, en Sentencia del 26 de octubre de 2.000, proferida por la Sección Primera, expediente No. 5844, al tenor indicó que *“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 de 1991, en su artículo 116, expresó 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 y negrilla fuera del texto)

Con base en lo anterior, la Sala de Consulta y Servicio Civil del H. Consejo de Estado, en Consulta No. 1605 del 4 de noviembre de 2004, indicó lo siguiente al respecto: *“(…) 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 tienes 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 y negrilla fuera del texto)



Del análisis del artículo constitucional y del pronunciamiento del H. Consejo de Estado, puede colegirse que la función jurisdiccional que sea puesta en cabeza de autoridades administrativas deberá cumplir principalmente con tres requisitos:

1. **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.*
2. **Que la Ley, también en forma expresa, determina las materias respecto de las cuales la autoridad administrativa desempeñará tales funciones excepcionales:** *La Dirección General Marítima tiene como función otorgada en el numeral 27 del artículo 5° del Decreto Ley 2324 de 1984, adelantar y fallar por Siniestros Marítimos.*

Debe aclararse igualmente en este sentido, que el ejercicio de las funciones jurisdiccionales en materia expresamente contenidas en la Ley hace necesario igualmente el establecimiento de un procedimiento, tal y como se encuentra dispuesto para las demás jurisdicciones. Por tanto, analizando el contenido del Decreto Ley 2324 de 1984, puede concluirse sin lugar a duda que, en el caso específico de los Siniestros Marítimos, existe tal procedimiento especial –*Título IV del Decreto Ley 2324 de 1984*–.

3. **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.

La Resolución MSC. 255 (84) del 16 de mayo de 2008, que aprobó el Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de Siniestros y sucesos marítimos (Código de investigación de Siniestros), el cual entró a regir el día 1 de enero de 2010, define como Siniestro marítimo:

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

1. *La muerte o las lesiones graves de una persona;*
2. *La pérdida de una persona que estuviera a bordo;*
3. *La pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque;*
4. *Los daños materiales sufridos por un buque;*
5. *La varada o avería de un buque, o el hecho de que se vea envuelto en un abordaje;*
6. *Daños materiales graves causados en la infraestructura marítima ajena al buque que representen una amenaza grave para la seguridad del buque, de otro buque, o de una persona”.*

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 otro lado, debe este Despacho advertir que, respecto a la **actividad marítima**, esta se encuentra dentro de la catalogación de "actividades peligrosas" señaladas como tal en el ordenamiento civil, por emplear para su realización, un medio de transporte considerado "peligroso" dentro de una actividad realizada por el hombre. En este sentido, la H. Corte Suprema de Justicia, definió en Sentencia del 3 de mayo de 1965, a las actividades peligrosas como: "(...) *Todas aquellas que el hombre realiza mediante el empleo de cosas o energías susceptibles de causar daño a terceros (...)*"

Conforme a lo anterior, claro es 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.

Es por ello que, 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 o el caso fortuito, los cuales, dentro de la legislación Colombiana, obedecen a circunstancias imprevisibles e irresistibles.

Así las cosas, no será la diligencia y el 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*-.

De igual forma, resulta importante precisar que, tratándose de responsabilidad por el ejercicio de actividades peligrosas, la Doctrina y la Jurisprudencia, 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.

Así las cosas, bajo el régimen de **responsabilidad civil extracontractual objetiva por actividades peligrosas**, al quedar confirmados los elementos constitutivos de responsabilidad, se declarará la responsabilidad del agente generador del daño, bajo los supuestos en que se funda la responsabilidad objetiva, la cual establece que, por el solo carácter riesgoso de la actividad peligrosa, se hace responsable el agente, obligándolo a resarcir los daños causados, es decir que, en este presupuesto, no se tiene en cuenta la culpabilidad del agente.

## CONFIGURACIÓN DEL SINIESTRO MARÍTIMO

Para el Despacho con base en los hechos que se configuraron el día 14 de marzo del 2023, quedó demostrado que:

### *I. Circunstancias de modo, tiempo y lugar*

La MN "ALTHEA" identificada con IMO 227786120, de bandera Francia, durante su navegación por la zona conocida como Puerto Velero – Tubará, en la posición Latitud 10°56'48" N, Longitud 75° 01' 44" W, encalló en aguas jurisdiccionales de esta Capitanía de Puerto.

Que, conforme al informe presentado por el señor Inspector de Naves EDWIN RAMIREZ LICONA, quedó demostrado que:

*"Siendo las 0900R del día sábado 04 de marzo de 2023, el velero ALTHEA zarpó desde Taganga rumbo a Cartagena; según manifiesta el Capitán de la nave, debido al poco viento que había a la hora del zarpe, se encontraba navegando a máquinas, avanzando a una velocidad de 6 nudos, utilizando como medio de posicionamiento primario un equipo GPS con cartas electrónicas y la aplicación Navionics en el celular; no se utilizaron cartas náuticas convencionales. El Capitán manifiesta que los equipos celulares con que contaba se mojaron completamente con agua salada, por lo que no su pudo verificar la ruta navegada en la aplicación.*

*Al llegar las horas de la tarde, el viento incrementó e iniciaron navegación a velas, tomando la iniciativa de arribar a la marina de Puerto velero para pasar la noche y zarpar en la mañana hacia Cartagena. Según manifiesta el Capitán del Velero Althea, seguían la ruta descrita en el GPS, la cual se mostraba como segura; a las 1900R del día 04 de marzo, realizaron según lo indicaba la ruta, el viraje a babor para la aproximación a Puerto Velero tocando fondo minutos después, a lo que procedieron a efectuar llamados de ayuda por radio VHF canal 16, recibiendo respuesta desde la Estación de Control de Tráfico de Santa Marta y Puerto Velero, pero, según indica el Capitán, por 3 horas se realizaron llamados antes que la embarcación se apagara y no recibieron asistencia.*

*Seguidamente, según manifiestan los tripulantes, se acercaron al velero personas en lanchas indicando que eran de guardacostas, los ayudaron a bajar del velero para llevarlos a la playa, y les robaron la mayoría de sus pertenencias, incluyendo equipos de la embarcación sobre cubierta.*

*Los tripulantes pasaron la noche en la playa, donde fueron auxiliados la mañana del día domingo 5 de marzo por personal de la Marina de Puerto Velero que los condujeron hasta las instalaciones de la estación de Guardacostas de ese sitio" (Cursiva fuera de texto)*

### **Apoyo a la Navegación**

Sobre la información de apoyo a la navegación en la jurisdicción de esta Capitanía de Puerto, se tienen los siguientes elementos:

#### **a. Reportes de estado meteorológico del CIOH**

**b. Servicios de apoyo de la Estación de Control, Tráfico y Vigilancia Marítima y Fluvial CP03.**

Para el despacho, conforme al análisis del acervo probatorio obrante dentro de la presente investigación, queda claro que no existió suficiente preparación, análisis, estudios, planeación y coordinación durante la navegación de la MN "ALTHEA", que le permitiese al capitán de esta, conocer y evaluar su travesía en términos de seguridad marítima en la ruta entre Santa Marta y Cartagena.

Por otro lado, este despacho debe dejar constancia que durante la investigación y precisamente en audiencia de fecha 06 de marzo de 2023, el Despacho le solicitó al señor JOHANN PETER RAMEL, en su calidad de Capitán de la MN "ALTHEA", el trazado de navegación grabado por el programa NAVIONICS que posee la nave, información que nunca fue allegada y/o aportada por este, a sabiendas que correspondía a una prueba debidamente decretada y que de conocerla hubiese permitido evaluar su travesía.

**Ausencia de eximentes de responsabilidad**

En el presente caso, no podría colegirse que existió la fuerza mayor o el caso fortuito como eximente de responsabilidad, como tampoco la intervención del elemento extraño no imputable a quien ejerce la actividad, que haya originado el siniestro, tampoco la culpa de un tercero o el descuido de la víctima no son procedentes en el análisis realizado, teniendo en cuenta que:

1. Reconociendo la importancia de la actividad marítima desarrollada, hay que destacar los *conocimientos esenciales que debe tener en cuenta el capitán de la nave*, para así lograr el éxito en el desarrollo de esta, como es el estudio de las corrientes que afectan a la motonave durante su navegación, el conocimiento de las condiciones océano-atmosféricas, que le permitan determinar cuándo y cómo afectarán estas bajo determinadas circunstancias a la embarcación.
2. El capitán de la MN "ALTHEA", encargado del gobierno de esta, está obligado a tener el conocimiento específico del área en la que efectuará la navegación, razón por la cual además de contar con la cartografía náutica, deberá *determinar la velocidad de la nave, la profundidad del área a navegar, la dirección e intensidad del viento, la dirección e intensidad de la corriente, las condiciones de marea, el reporte del estado del tiempo, entre otros*, razón por la cual, el capitán deberá emplear, en todo momento, los medios a su alcance para salvar la nave cuando en el curso del viaje ocurran eventos que pongan en peligro su vida, la de la tripulación si la tiene, la nave, el medio ambiente marino, entre otros.
3. La culpa conlleva al hecho de que el Capitán de la MN "ALTHEA" o su tripulación ejecuten maniobras erróneas, contravengan las reglas de navegación, seleccionen equivocadamente un lugar para el fondeo o cometan en general otras fallas relacionadas con el desplazamiento de esta. Así pues, toda persona debe obrar con la debida precaución cuando se trata de la ejecución de un hecho que puede ofrecer algún peligro, el cual deberá contar con la suficiente previsión, la suficiente prudencia para evitarlo, so pena de responder por sus consecuencias.

Es pertinente establecer en el presente caso que, el capitán es responsable por el hecho de las cosas que están bajo su guardia, por tener sobre estas, el poder de mando, dirección y control.

Por todo lo anterior, en el presente caso, no podrán considerarse los sucesos acaecidos irresistibles, ni imprevisibles como para exonerar de responsabilidad del capitán de la MN "ALTHEA", teniendo en cuenta este, no demostró causal alguna eximente de responsabilidad y en tal sentido, llevó a que el Despacho considerara que el capitán debió adoptar todas las medidas necesarias antes de zarpar del puerto de Santa Marta y durante su navegación, para evitar que el hecho que hoy convoca a la presente investigación, ocurriese.

#### **Daño en el motor y falta de comunicación.**

Debe advertir este Despacho que, de la diligencia rendida por el capitán visible a folio 17 del E.O, quedó claro que, la MN "ALTHEA", se encontraba navegando con un motor averiado/apagado "(...) *continuamos con un motor apagado (...) yo creo que fue el cargador de la batería (...)*", situación que además de presentarse, no fue puesta en conocimiento de manera oportuna a la Autoridad Marítima a través de la Estación de Control, Tráfico y Vigilancia Marítima y Fluvial.

Asimismo, de la declaración del capitán obrante a folio 17 del E.O, se extrae que este, solo avisó de su condición de emergencia cuando ya se encontraba encallado "*cuando el bote estaba a 45° inclinado a través del canal 17 pedí MAYDAY MAYDAY y expliqué cuál fue la situación (...)*".

Al respecto, debe advertir este Despacho que, el solo hecho de que el motor presentara problemas respecto a su correcto funcionamiento, era óbice de haberse informado de manera preventiva e inmediata, a la Autoridad Marítima la cual ejerce control y vigilancia del tráfico marítimo, a través de sus Estaciones de Control, Vigilancia y Tráfico Marítimo, toda vez que, sin lugar a duda, tal situación aumentaba el riesgo inherente y propia de la actividad marítima desarrollada.

Conforme a lo anterior, resulta dable advertir que, este Despacho para poder proferir la decisión de fondo en primera instancia, analizó los hechos conforme a las pruebas documentales aportadas y recaudadas durante la instrucción de esta, las cuales, al ser apreciadas bajo las reglas de la sana crítica, se logró concluir que:

1. El señor JOHANN PETER RAMEL, en su calidad de Capitán de la MN "ALTHEA", no demostró haber adoptado una conducta náutica, bajo las medidas necesarias y el empleo de la debida diligencia para evitar la ocurrencia del siniestro marítimo "Encallamiento", pues a lo largo de la presente decisión se expusieron los factores de índole técnicos / objetivos que debieron haber sido evaluados previo el zarpe y durante la navegación.
2. Con ocasión a la legislación marítima, civil y comercial de Colombia, el señor JOHAN PETER RAMEL, en su calidad de jefe de gobierno, responderá por la seguridad no solo de la nave, sino por la de su tripulación y de la carga, cuando la hubiese.
3. Que el numeral 8 del artículo 1501 del Código de Comercio, consagra como función y obligación del capitán, entre otras, *el emplear todos los medios a su alcance para salvar la motonave.*
4. Dentro de la normatividad Colombiana, el jefe de gobierno de toda motonave que realice navegación marítima en aguas jurisdiccionales, deberá cerciorarse de las buenas condiciones de navegabilidad para el viaje que emprenderá, seguridad

salvamento y comunicaciones, situación que no fue demostrada probatoriamente por parte del Capitán de la nave.

Así las cosas, debe advertir el Despacho que, conforme a las circunstancias que dieron lugar al siniestro marítimo de encallamiento de la nave "ALTHEA" de bandera Francia, comandada por el señor JOHANN PETER RAMEL, no se originó ninguna afectación o pérdida de la vida humana en el mar, ni se desencadenó evento alguno de contaminación, sin embargo, la nave sí resultó en pérdida total, sin que se reclamara o constituyera daño alguno dentro de esta.

### **No hubo daño al medio ambiente**

A folio 32 del E.O obra prueba que no existió como consecuencia del siniestro marítimo, daño ambiental, así:

*"La nave no representa un riesgo inminente que impacte negativamente al medio ambiente marino"*

Por lo anterior, este Despacho no encuentra razones suficientes para establecer una sanción con ocasión a daños ambientales.

### **AVALÚO DE LOS DAÑOS OCASIONADOS**

En relación con el avalúo de los daños ocasionados con el siniestro marítimo – Encallamiento de la MN "ALTHEA", identificada con OMI 227786120 de bandera de Francia, ésta instancia no se pronunciará y se aparta de emitir cualquier concepto, toda vez que, la parte investigada no aportó documentos, facturas, comprobantes o cotizaciones que demostraran el valor económico de la nave, sus aparejos y demás elementos que resultaron dañados y se hallaban a bordo de la embarcación.

Así las cosas y al no obrar dentro del expediente prueba suficiente que permita evaluar los posibles daños ocasionados con el siniestro marítimo, como tampoco se tuvo conocimiento de la intervención formal de una persona tendiente a reclamarlos, este Despacho se abstendrá de pronunciarse.

### **VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE MARINA MERCANTE**

En lo atinente a la posible Violación a Normas de Marina Mercante, es de suma importancia manifestar que teniendo en cuenta lo dispuesto en el artículo 48 Decreto Ley 2324 de 1984, el cual manifiesta que los fallos además de declarar la responsabilidad del siniestro marítimo, podrán imponer las sanciones o multas que fueren del caso, si se comprobaren violaciones a la normatividad marítima, para el presente caso el Despacho no vislumbra ninguna acción u omisión que se encuadre en conductas violatorias a normas marítimas por parte del Capitán de la MN "ALTHEA", señor JOHANN PETER RAMEL, identificado con pasaporte 190611150032 nacionalidad Francesa.

En mérito de lo expuesto, el suscrito Capitán de Puerto de Barranquilla, en ejercicio de las facultades jurisdiccionales conferidas por el Decreto Ley 2324 de 1984, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por Autoridad de la Ley,

**RESUELVE**

**ARTÍCULO PRIMERO: DECLARAR RESPONSABLE** del siniestro marítimo de "ENCALLAMIENTO" ocurrido el día 04 de marzo de 2023, al señor JOHANN PETER RAMEL, identificado con pasaporte No. 190611150032, de nacionalidad Francia, en su calidad de Capitán de la nave "ALTHEA" identificada con OMI 227786120, de bandera Francia, tal como se expone en la parte motiva del presente proveído.

**ARTÍCULO SEGUNDO: ABSTENERSE** de fijar avalúo por daños originados del siniestro marítimo, conforme a lo expuesto en la parte motiva del presente proveído.

**ARTÍCULO TERCERO: DECLARAR** que no existió Violación a las Normas de Marina Mercante, por parte del señor JOHANN PETER RAMEL, identificado con pasaporte No. 190611150032, de nacionalidad Francia, en su calidad de Capitán de la MN "ALTHEA", identificada con OMI 227786120, de bandera de Francia, conforme a lo dispuesto en la parte motiva de la presente.

**ARTÍCULO CUARTO: NOTIFICAR** la presente decisión al señor JOHANN PETER RAMEL, identificado con pasaporte No. 190611150032, de nacionalidad Francia, en su calidad de Capitán de la MN "ALTHEA", identificada con OMI 227786120, de bandera de Francia.

**ARTÍCULO QUINTO:** Contra la presente decisión, proceden los recursos de reposición ante esta misma instancia y de apelación ante el Director General Marítimo, conforme a lo dispuesto en el artículo 52 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**NOTIFIQUESE Y CUMPLASE,**



Capitán de Navío **JESÚS ANDRÉS ZAMBRANO PINZÓN.**  
Capitán de Puerto de Barranquilla.