

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

**EDICTO 003/2023**

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 LUIS ALFREDO HERNANDEZ RAMOS, IDENTIFICADO CON CEDULA DE CIUDADANIA No. 11.037.890, DE NACIONALIDAD COLOMBIANA, EN SU CALIDAD DE CAPITAN Y PROPIETARIO DE LA MN MARIA CLARA CON MATRÍCULA CP03-1156-B, Y DEMAS PARTES INTERESADAS Y PERSONAS INDETERMINADAS DEL FALLO DE PRIMERA INSTANCIA DE FECHA 30 DE AGOSTO 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. 13012023-004, INICIADA CON OCASIÓN AL SINIESTRO MARÍTIMO DE NAUFRAGIO, OCURRIDO EL DÍA 12 DE ABRIL DE 2023, 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** NO RESPONSABLE AL SEÑOR LUIS ALFREDO HERNÁNDEZ RAMOS IDENTIFICADO CON CEDULA 11037890, DEL SINIESTRO MARÍTIMO DE NAUFRAGIO DE LA MOTONAVE MN "MARIA CLARA" IDENTIFICADA CON MATRÍCULA CP03-1156-B, OCURRIDO EL DÍA 12 DE ABRIL DE 2023, TAL COMO SE EXPONE EN LA PARTE MOTIVA DE ESTE FALLO. **SEGUNDO: DECLARAR** LA PÉRDIDA TOTAL DE LA MN "MARIA CLARA" IDENTIFICADA CON MATRÍCULA CP03-1156-B, CONFORME CON LO EXPUESTO EN LA PARTE MOTIVA DE ESTE FALLO. **TERCERO: ABSTENERSE** DE DECLARAR VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE MARINA MERCANTE, POR PARTE DEL SEÑOR LUIS ALFREDO HERNÁNDEZ RAMOS IDENTIFICADO CON CÉDULA DE CIUDADANÍA NO. 11037890, EN SU CALIDAD DE CAPITÁN DE LA MN "MARIA CLARA" IDENTIFICADA CON MATRÍCULA CP03-1156-B, CONFORME A LO DISPUESTO EN LA PARTE MOTIVA DE LA PRESENTE PROVIDENCIA. **CUARTO: REMITIR** UNA VEZ EN FIRME LA PRESENTE SENTENCIA A LA SECCIÓN DE MARINA MERCANTE DE ESTA CAPITANÍA DE PUERTO, CON EL FIN DE PROCEDER CON LA CANCELACIÓN DE LA MATRÍCULA DE LA MN "MARIA CLARA" IDENTIFICADA CON MATRÍCULA CP03-1156-B. **QUINTO: NOTIFICAR** LA PRESENTE DECISIÓN AL SEÑOR LUIS ALFREDO HERNÁNDEZ RAMOS IDENTIFICADO CON CÉDULA DE CIUDADANÍA NO. 11037890, EN SU CALIDAD DE CAPITÁN DE LA MN "MARIA CLARA" IDENTIFICADA CON MATRÍCULA CP03-1156-B. **SEXTO:** SOBRE LA PRESENTE DECISIÓN PROCEDEN LOS RECURSOS DE REPOSICIÓN ANTE ESTA MISMA INSTANCIA Y DE 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 QUINCE (15) DE SEPTIEMBRE 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 VEINTIDOS (22) DE SEPTIEMBRE DE DOS MIL VEINTITRES (2023), SIENDO LAS 18:00R.**

**CPS. ISABELLA RIVERA MÁRMOL**  
Secretaria Sustanciadora



# DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Barranquilla., 30 de agosto de 2023

**Referencia:** Siniestro Marítimo Naufragio MN “MARIA CLARA”

**Investigación:** Jurisdiccional 13012023004

Procede el despacho a resolver en primera instancia la investigación jurisdiccional No. 13012023-004, iniciada con ocasión al siniestro marítimo de “NAUFRAGIO” en hechos relacionados con la MN “MARIA CLARA” de bandera colombiana, identificada con número de matrícula CP03-1156-B de propiedad del señor LUIS ALFREDO HERNANDEZ RAMOS, identificado con cédula de ciudadanía No. 11037890, cuando realizaba navegación en inmediaciones al Noroeste de Bocas de Ceniza posición Latitud 11° 06 '58" N, Longitud 074° 53' 29" W jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla, teniendo en cuenta los siguientes;

## HECHOS

Mediante FORMATO NOVEDADES CONTROL DE TRÁFICO MARÍTIMO de fecha 12 de abril de 2023, se recibió información por parte del señor RONALD PEÑA SANTIAGO, en su calidad de Controlador de Tráfico Marítimo y Fluvial de la Capitanía de Puerto de Barranquilla donde pone en conocimiento de esta Capitanía de Puerto lo siguiente:

*“Siendo las 12/0200R/04/2023 se recibe información Vía VHF canal 13-12, señor Luis Hernández Ramos, a bordo de la lancha PESCAMAR informando que había sufrido un percance en la faena de pesca a bordo de la lancha MARIA CLARA, una gran ola los había echado al mar aproximadamente hacia las 112000R/ABRIL/2023, 05 tripulantes quedaron luchando por sus vidas, flotando gracias a los chalecos salvavidas y apoyadas con los trasmallos los cuales en una de sus puntas tiene una baliza la cual le permitió a la lancha PESCAMAR ubicarlos, señor Luis Hernández manifiesta no fue posible un reportes en su momento a la estación de control debido a las circunstancias y reporta también que la lancha MARIA CLARA quedó a la deriva aguas abajo encendida y que tenía combustible como para un estimado de 5 horas de navegación. Señor Luis Hernández reporta que al momento de la novedad el mar estaba en carla con unos 14 nudos velocidad del viento y olas de un metro asimismo no se explica de donde salió esa ola. Al momento de este reporte todos los tripulantes se encontraban en sus casas sanos y saldrán a primera hora nuevamente a la mar a bordo de la motonave PESCAMAR para continuar con la búsqueda de la lancha MARIA CLARA”*

Con fundamento a lo anterior el día 20 de abril de 2023, el despacho procedió a dar apertura a la respectiva investigación jurisdiccional por siniestro marítimo de “NAUFRAGIO” identificado con radicado No. 13012023-004 con fundamento en las facultades legales otorgadas, especialmente por las conferidas en el Decreto Ley 2324 de 1984.

## PRUEBAS

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

1. Formato de Novedades Control Marítimo de fecha 12 de abril de 2023, presentado por el señor TS19 RONALD PEÑA SANTIAGO, en calidad de Controlador de Tráfico Marítimo y Fluvial, obrante a folio 1 – 2 del expediente original *-en adelante E.O-*;
2. Oficio de fecha 19 de abril de 2023 bajo radicado No.132023100921 suscrito por el señor LUIS ALFREDO HERNANDEZ RAMOS de asunto *“Relato de hechos de siniestro presentado”*, obrante a folio 4 del E.O;
3. Declaración bajo la gravedad juramento de fecha 27 de abril de 2023, al señor LUIS ALFREDO HERNÁNDEZ RAMOS identificado con cédula de ciudadanía número 11037890, obrante a folio 10 del E.O;
4. Copia de matrícula de la MN “MARIA CLARA” identificada con numero CP03-1156-B, obrante a folio 11 del E.O y,
5. Copia de cédula de ciudadanía del señor LUIS ALFREDO HERNANDEZ RAMOS capitán de la MN “MARIA CLARA” identificada con matrícula No. CP03-1156-B, obrante a folio 16 del E.O

## CIERRE DE INVESTIGACIÓN.

Mediante Auto de fecha 07 de junio de 2023, se cerró la parte instructiva de la investigación, dando traslado a la parte investigada por el término de tres (3) días para alegar de conclusión de conformidad con el artículo 44 del Decreto Ley 2324 de 1984, el investigado guardó silencio al respecto.

### **Alegatos de Conclusión.**

No se presentaron alegatos de conclusión dentro de la presente investigación.

## 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, tiene 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.

Claro lo anterior, corresponde a la Capitanía de Puerto de Barranquilla, ejercer dentro de su jurisdicción como Autoridad Marítima, 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 el artículo 76 del Decreto Ley 2324 de 1984, le compete a la Autoridad Marítima como responsable, la supervisión, control y reglamentación de las actividades marítimas, 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.

Así mismo, que el artículo 79 del citado Decreto 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, que estableció que son funciones de las Capitanías de Puerto investigar y fallar de acuerdo con su competencia, aún de oficio, los Siniestros y accidentes marítimos, las infracciones a la normatividad marítima que regula las actividades marítimas y la Marina Mercante Colombiana.

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 en virtud del Decreto Ley 2324 de 1984, el Honorable Consejo de Estado, en sentencia del 26 de octubre de 2.000, proferida por la Sección Primera, expediente No. 5844, expresó lo siguiente:

*“Cuando los funcionarios marítimos intervienen en la investigación tendiente a establecer la responsabilidad en un accidente de naves o artefactos marítimos (arts. 17 y 35 del Decreto 2324/84), actúan como lo hace un juez para determinar la autoría del hecho; no cumplen una función puramente administrativa, sino que dirimen una contención de carácter privado, imputando la responsabilidad del siniestro a quien le correspondiere y por esa razón sus actos en tal sentido se consideran jurisdiccionales, dictados en un juicio de policía de naturaleza civil.*

*En esta oportunidad la Sala reitera el criterio que ha adoptado la Corporación en torno de la naturaleza jurisdiccional de las decisiones emanadas por las Capitanías de Puerto y la Dirección General Marítima, a través de las cuales establece responsabilidad por accidentes y naufragios marítimos, como las aquí cuestionadas y en razón de ello se abstendrá de proferir pronunciamiento de mérito, por falta de jurisdicción, habida cuenta de que tales actos están sustraídos del control jurisdiccional, según las voces del artículo 82, inciso 3º, del C.C.A.”* (Cursiva fuera del texto).

El citado criterio ha sido reiterado en pluralidad de decisiones adoptadas por la misma Corporación como las siguientes: *Auto del 12 de febrero de 1990, expediente No. 227, Actor: Sermar Ltda., Consejero Ponente: Simón Rodríguez Rodríguez; Auto del 14 de febrero de 1990, expediente No. 209, Actora: Remolques Marítimos y Fluviales, Consejero Ponente: Luis Antonio Alvarado Pantoja; Auto del 14 de marzo de 1990, expediente No. 521, Consejero Ponente: Samuel Buitrago Hurtado; y Auto de 9 de mayo de 1996, expediente No. 3207, Actora: Flota Mercante Gran Colombiana, Consejero Ponente: Libardo Rodríguez Rodríguez.*

En ese sentido, la Constitución Política en su artículo 116, expresa 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 Consejo de Estado, en Consulta No. 1605 del 4 de noviembre de 2004, indicó 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.*

*(…) 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 debe 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 por más, que regula la materia específica –*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 actividad marítima esta reputada dentro de las “actividades peligrosas” señaladas como tal en el ordenamiento civil al emplearse para su realización un medio de transporte considerado “peligroso” para una actividad realizada por el hombre, la honorable Corte Suprema de Justicia definió en sentencia del 3 de mayo de 1965, las actividades peligrosas como: “(...) *Todas aquellas que el hombre realiza mediante el empleo de cosas o energías susceptibles de causar daño a terceros (...)*”

Así mismo la Resolución No. A 849 de la Organización Marítima Internacional “*Código Para La Investigación De Siniestros Y Sucesos Marítimos*” aprobada el 27 de noviembre de 1997, vigente para la época de los hechos, en el numeral 4° “*Definiciones*”, establece lo siguiente:

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".

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.

## **CONFIGURACIÓN DEL SINIESTRO MARÍTIMO**



Para este despacho con base en los hechos que se configuraron el día 12 de abril de 2023, queda demostrado que:

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

La MN “MARIA CLARA” identificada con matrícula No. CP03-1156-B de bandera colombiana, durante la navegación por la zona conocida como Bocas de Ceniza – posición Latitud 11°06´58” N, Longitud 074° 53´ 29” W, naufragó en aguas jurisdiccionales de la Capitanía de Puerto de Barranquilla.

Ahora bien, conforme al informe presentado por el Controlador de Tráfico y Vigilancia Marítima y Fluvial CP03, se demostró que:

*“(...) Siendo las 12/0200R/04/2023 se recibe información Vía VHF canal 13-12, señor Luis Hernández Ramos, a bordo de la lancha PESCAMAR informando que había sufrido un percance en la faena de pesca a bordo de la lancha MARIA CLARA, una gran ola los había echado al mar aproximadamente hacia las 112000R/ABRIL/2023, 05 tripulantes quedaron luchando por sus vidas, flotando gracias a los chalecos salvavidas y apoyadas con los trasmallos los cuales en una de sus puntas tiene una baliza la cual le permitió a la lancha PESCAMAR ubicarlos, señor Luis Hernández manifiesta no fue posible un reportes en su momento a la estación de control debido a las circunstancias y reporta también que la lancha MARIA CLARA quedó a la deriva aguas abajo encendida y que tenía combustible como para un estimado de 5 horas de navegación. Señor Luis Hernández reporta que al momento de la novedad el mar estaba en carla con unos 14 nudos velocidad del viento y olas de un metro asimismo no se explica de donde salió esa ola. Al momento de este reporte todos los tripulantes se encontraban en sus casas sanos y saldrán a primera hora nuevamente a la mar a bordo de la motonave PESCAMAR para continuar con la búsqueda de la lancha MARIA CLARA (...)”*

### **Apoyo de la Navegación**

Sobre la información de apoyo a la navegación en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla, es de advertir que se tiene los siguientes documentos, así:

- a.** Reportes de estado meteorológico del CIOH.
- b.** Servicios de apoyo de la Estación de Tráfico y Vigilancia Marítima y Fluvial.
- c.** Aviso a los Navegantes.

Respecto a las ayudas a la navegación antes mencionadas, resulta necesario anotar que, durante las 24 horas de los 7 días de la semana están disponible para que cualquier persona que realice alguna actividad marítima, pueda consultarlas y/o acceder a estas.

### **Naufregio de la nave**

Informó el señor LUIS ALFREDO HERNANDEZ RAMOS, Capitán de la MN “MARIA CLARA” en su declaración de fecha 27 de abril de 2023, obrante a folio 10 del E.O que, durante su navegación y faena de pesca cuando eran las 20:40 del día 14 de abril de 2023 a 2 millas de Bocas de Cenizas al Este, aproximadamente arriba de la barra “(...) se elevó una fuerte ola, fue una fuerte ola y le pegó en la punta (...)” dicha ola arrojó a los tripulantes de la lancha, la cual fue avanzando y alejándose del lugar del siniestro debido a que tenía maquina avante.

Que, a partir de ese suceso súbito e imprevisto, todos los tripulantes de la lancha se fueron al agua, identificándolos así:

1. LUIS ALFREDO HERNANDEZ RAMOS, identificado con cédula No. 11037890;
2. LUIS ALFONSO HERNANDEZ OQUENDO, identificado con cédula No. 1140899975;
3. SAMY JAVIER DONADO DIAZ, identificado con cédula No. 1002132638;
4. DEIVIS ANTONIO CAÑATE ACOSTA, identificado con cédula No. 1140824417 y,
5. GUILLERMO MIGUEL SILVA MARÍN, de nacionalidad venezolana.

Indicó igualmente que, las condiciones meteorológicas fueron incrementándose después de suceso donde la nave fue impactada por una fuerte ola.

Ahora bien, resulta pertinente indicar que, la nave tuvo pérdida total, toda vez que nunca fue encontrada por al Capitán de esta, señor LUIS ALFONSO HERNANDEZ RAMOS, luego de múltiples búsquedas desde tierra y desde el mar, el resultado fue sido negativo. Asimismo, informó a este despacho el Capitán de la nave, que en su calidad de pescadores no tienen conocimiento de los AVISOS A LOS NAVEGANTES.

Ahora bien, luego de verificado el sistema de control, tráfico y vigilancia marítima, se tiene que la MN "MARIA CLARA" realizó el respetivo reporte de zarpe a las 14:20 del día 11 de abril de 2023 consecutivo No 7, lo cual quedó debidamente registrado en el formato de naves menores de la Estación de Control, Tráfico y Vigilancia CP03, obrante a folio 12 del E.O.

Tal como se evidencia en la presente investigación y teniendo en cuenta lo consignado en anteriores párrafos, el siniestro marítimo de naufragio de la MN "MARIA CLARA" dio como resultado la pérdida total de la nave en mención, ahora bien, debe advertir este despacho que, no existió perdida de la vida humana en el mar, pues todos sus integrantes posteriores a la ocurrencia de este lograron estar a salvo.

Conforme a lo anterior, teniendo en cuenta el escaso material probatorio que se pudo recaudar dentro de la presente investigación jurisdiccional, para este despacho es claro que efectivamente existió un caso fortuito imprevisto e irresistible, esto según las declaraciones de Capitán de la MN "MARIA CLARA" consistente en el impacto imprevisto y súbito de una enorme ola por el frente de la motonave en mención, la cual dejó sin gobierno ocasionando posteriormente el volcamiento y perdida de la nave.

Al respecto, resulta necesario traer a colación lo indicado por el Capitán de la MN "MARIA CLARA" durante su declaración el día 11 de abril de 2023, quien claramente manifestó que una vez la nave fue impactada, todos sus tripulantes fueron al agua y quedaron en el trasmallo (red de pesca), y que, como el motor quedo avante era imposible volver a bordo.

Sobre la fuerza mayor y caso fortuito, debe remitirse este despacho a lo dispuesto en el artículo 64 del Código Civil Colombiano el cual al tenor indica que: *"Se llama fuerza mayor o caso fortuito el imprevisto o que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los actos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc."* (Cursiva fuera de texto)

En este mismo sentido, la H. Corte Suprema de Justicia, *Sala de Casación Civil*, en Sentencia del veintinueve (29) de abril de dos mil cinco (2005) Ref.: Expediente: No. 0829-92, indicó que, *"(...) la presunción de culpa que se predica por el ejercicio de actividades peligrosas y la necesidad de acreditar, en estos casos, un hecho que*

produzca la ruptura del nexo causal, en orden a liberar de responsabilidad al demandado, se detuvo el censor en el análisis de los elementos de la fuerza mayor o caso fortuito, para destacar que la imprevisibilidad **atañe a lo súbito, extraño o repentino (...)** esto es, al que “no se sabe si indefectiblemente acontecerá ni cuándo”.

Bajo este entendido, debe indicar el despacho que, por fuerza mayor o caso fortuito se entiende ‘*el imprevisto que no es posible resistir, como el naufragio, el terremoto, el apresamiento de enemigos, los actos de autoridad ejercido por un funcionario público, etc.*’ (Art. 1° Ley 95 de 1890); es claro que estos hechos o actos, u otros semejantes, que enuncia el legislador, requiere que sean imprevisibles o irresistibles, significando lo primero, un acontecer intempestivo, excepcional o sorpresivo; y lo segundo, imposible, fatal, inevitable de superar en sus consecuencias (Corte Suprema de Justicia, sentencia del 02 diciembre de 1987, G.J. t. CLXXXVIII, pág. 332). *(Cursiva fuera de texto)*

Igualmente, debe precisar el despacho que, para el caso puntual, no se logró establecer a ciencia cierta si la ocurrencia del siniestro se deriva de una errónea navegación o una falla de maniobra que permitiese endilgar una culpa náutica a cargo del capitán de la nave, por el contrario, del acervo probatorio lo que se evidencia es la existencia de un hecho ajeno a su tripulación y el normal transcurrir de su actividad que conllevó a que la nave naufragara.

De los posibles daños materiales sufridos por la parte investigada, este despacho observa que no se hicieron solicitudes formales de resarcimiento por daños o pérdidas producto del siniestro marítimo acaecido el 12 de abril de 2023.

### **No hubo daño al Medio Ambiente**

Del acervo probatorio obrante dentro de la presente investigación jurisdiccional, no existe prueba alguna que indique daño ambiental al medio marino con ocasión a la ocurrencia del presente siniestro marítimo, razón por la cual este despacho no encuentra razones para establecer sanciones provenientes de daños.

Finalmente, y en este sentido, el despacho dejará por sentado que no hubo dentro de la presente investigación jurisdiccional, daño al medio ambiente, a personas y/o tercero, como tampoco pérdidas de la vida humana en el mar.

### **AVALUÓ DE LOS DAÑOS OCASIONADOS**

En relación con el avalúo de los daños ocasionados con el siniestro marítimo de Naufragio de la MN “MARIA CLARA” identificada con matrícula CP03-1156-B ésta instancia no se pronunciará y se aparta de emitir cualquier concepto, toda vez que, la parte investigada dentro de la investigación 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 no establecerá daños cuantificables en la presente investigación.

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

En lo atinente con la 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, 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.

En el presente caso, el despacho debe manifestar que no ha podido acceder físicamente a la MN "MARIA CLARA" como tampoco a su documentación con el fin de obtener suficientes pruebas que permitiesen verificar una posible violación o contravención a las normas de marina mercante, esto con ocasión a la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio y desaparición de la motonave en mención, por ello no emitirá decisión alguna que se encuadre en conductas violatorias a normas marítimas por parte del Capitán de la MN "MARIA CLARA", señor LUIS ALFREDO HERNANDEZ RAMOS identificado con cédula de ciudadanía No. 11037890.

Ahora bien, teniendo en cuenta la sentencia de la Corte Constitucional<sup>1</sup> que establece "(...) **Proscripción de sentencia inhibitoria con el nuevo Código General del Proceso.** Señalan que con la entrada en vigencia del Código General del Proceso el primero (1) de enero de 2016, las sentencias inhibitorias están proscritas del ordenamiento jurídico. Indican que el art. 304 del CGP eliminó la mención a las sentencias inhibitorias que traía el anterior Código y que, al establecer los deberes del Juez, en su artículo 42, "proscribió igualmente cualquier posibilidad de dictar fallo inhibitorio y, en su lugar, estableció un claro deber en su numeral 5, esto es, **'interpretar la demanda de manera que permita decidir el fondo del asunto (...)**" este despacho procederá a decidir de fondo el siniestro ocurrido el día 12 de abril de 2023 cuando la MN "MARIA CLARA", naufragó en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla

En mérito a lo anterior, esta Capitanía de Puerto, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la Ley,

### **RESUELVE**

**PRIMERO: DECLARAR** no responsable al señor LUIS ALFREDO HERNÁNDEZ RAMOS identificado con cedula 11037890, del siniestro marítimo de NAUFRAGIO de la motonave MN "MARIA CLARA" identificada con matrícula CP03-1156-B, ocurrido el día 12 de abril de 2023, tal como se expone en la parte motiva de este fallo.

**SEGUNDO: DECLARAR** la pérdida total de la MN "MARIA CLARA" identificada con matrícula CP03-1156-B, conforme con lo expuesto en la parte motiva de este fallo.

**TERCERO: ABSTENERSE** de declarar Violación a las Normas de Marina Mercante, por parte del señor LUIS ALFREDO HERNÁNDEZ RAMOS identificado con cédula de ciudadanía No. 11037890, en su calidad de Capitán de la MN "MARIA CLARA" identificada con matrícula CP03-1156-B, conforme a lo dispuesto en la parte motiva de la presente providencia.

---

<sup>1</sup> Corte Constitucional. Sala Plena. Auto 252/16. Expediente D-10877 del 23 de junio de 2016. M.P. Jorge Iván Palacio Palacio

**CUARTO: REMITIR** una vez en firme la presente sentencia a la Sección de Marina Mercante de esta Capitanía de Puerto, con el fin de proceder con la cancelación de la matrícula de la MN "MARIA CLARA" identificada con matrícula CP03-1156-B.

**QUINTO: NOTIFICAR** la presente decisión al señor LUIS ALFREDO HERNÁNDEZ RAMOS identificado con cédula de ciudadanía No. 11037890, en su calidad de Capitán de la MN "MARIA CLARA" identificada con matrícula CP03-1156-B.

**SEXTO:** Sobre la presente decisión proceden los recursos de reposición ante esta misma instancia y de apelación ante el Director General Marítimo.

**NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,**



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

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza a través de los medios digitales. Identificador: ZnlE gw18 9G+T 0UeD FY0 E1VM RIQ=