

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

EDICTO 001/2022

SE PROCEDE A FIJAR EL PRESENTE EDICTO EN UN LUGAR VISIBLE DE LA CAPITANÍA DE PUERTO DE BARRANQUILLA, CON EL FIN DE NOTIFICAR A TODOS LOS INTERESADOS Y PERSONAS INDETERMINADAS DEL FALLO DE PRIMERA INSTANCIA DE FECHA 28 DE FEBRERO DE 2022, 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. 13012022-001, INICIADA CON OCASIÓN AL SINIESTRO MARÍTIMO DE ENCALLAMIENTO, OCURRIDO EL DÍA 04 DE ENERO DE 2022, DURANTE LA NAVEGACIÓN DE LA MN LUDICROUS, IDENTIFICADA CON MATRÍCULA 834853, 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** QUE SE CONFIGURÓ SINIESTRO MARÍTIMO DE "ENCALLAMIENTO", RESPECTO DE LOS HECHOS QUE RELACIONAN A LA MN LUDICROUS, DE BANDERA CANADÁ, IDENTIFICADA CON IMO 834853, EN INMEDIACIONES DE BOCAS DE CENIZA POSICIÓN LATITUD 11° 06' .31" N LONGITUD 074° 50" 37" W EN EL PUERTO DE BARRANQUILLA CUANDO REALIZABA NAVEGACIÓN EN LA RUTA SANTA MARTA – CARTAGENA. **SEGUNDO: DECLARAR** QUE DENTRO DE LA PRESENTE INVESTIGACIÓN NO SE CONFIGURO RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL DE LA PARTE INVOLUCRADA, NI AVALÚO DE DAÑOS, TENIENDO EN CUENTA LA PARTE MOTIVA DE LA PRESENTE PROVIDENCIA. **TERCERO: DECLARAR** QUE NO EXISTIÓ VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE MARINA MERCANTE, POR PARTE DEL SEÑOR JEREMY TREMBLAY DE NACIONALIDAD CANADIENSE IDENTIFICADO CON PASAPORTE NO AL763364, CAPITÁN DE LA MN "LUDICROUS" DE BANDERA CANADÁ CON NÚMERO DE MATRÍCULA 834853, CONFORME A LO DISPUESTO EN LA PARTE MOTIVA DE LA PRESENTE. **CUARTO: RECURSOS** SOBRE LA PRESENTE DECISIÓN PROCEDEN LOS RECURSOS DE REPOSICIÓN ANTE ESTA MISMA INSTANCIA Y DE APELACIÓN ANTE EL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO. **QUINTO: NOTIFIQUESE** EL CONTENIDO DE LA PRESENTE SENTENCIA A LAS PARTES INTERVINIENTES, CONFORME A LO ESTABLECIDO EN EL ARTÍCULO 46° DEL DECRETO LEY 2324 DE 1984. **NOTIFIQUESE Y CÚMPLASE**, CAPITÁN DE NAVÍO JESÚS ANDRÉS ZAMBRANO PINZÓN. CAPITÁN DE PUERTO DE BARRANQUILLA.

CONSTANCIA DE FIJACION: EL PRESENTE EDICTO SE FIJA HOY DIEZ (10) DE MARZO DE DOS MIL VEINTIDÓS (2022), SIENDO LAS 8:00R, POR EL LAPSO DE CINCO (05) DÍAS HÁBILES.


CPS. KELLYS MARGARITA PERIÑAN BARRIOS
Secretaria Sustanciadora

CONSTANCIA DE DESFIJACION: EL PRESENTE EDICTO SE DESFIJA HOY DIECISÉIS (16) DE MARZO DE DOS MIL VEINTIDÓS (2022), SIENDO LAS 18:00R.

CPS. KELLYS MARGARITA PERIÑAN BARRIOS
Secretaria Sustanciadora

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

Barranquilla, Atlántico lunes 28 de febrero de 2022.

Procede el despacho a resolver en primera instancia la investigación No. 13012022-001, iniciada con ocasión al siniestro marítimo de "ENCALLAMIENTO" en hechos relacionados con la MN "LUDICROUS" de bandera Canadá, identificada con IMO 8348853, cuando realizaba navegación en la ruta Santa Marta – Cartagena, teniendo en cuenta los siguientes,

HECHOS

Mediante informe de fecha 04 de enero de 2022, suscrito por el señor MA1MNC WALTER FERNANDO MORALES POSSO, en su calidad de Controlador de la Estación de Control Tráfico y Vigilancia Marítima y Fluvial –ECTVMF CP03- se pone en conocimiento de esta Capitanía de Puerto lo siguiente:

"Siendo las 041242R ENE/22 se recibe llamado emergencia vía VHF marino por parte de 01 tripulante de una embarcación tipo velero en emergencia quien reporta varadura cerca a la entrada de canal (a 3 cables al noreste del tajamar oriental del puerto de barranquilla). Se confirma posición aproximada gracias a otra embarcación cercana al área de la novedad, teniendo en cuenta que la embarcación en emergencia no estaba visible por sistema AIS, no contaba con sistema GPS ni otros equipos electrónicos de ayuda a la navegación.

Siendo las 12:45R se confirman los datos del velero que presentó la novedad, con el tripulante que realizó el llamado de emergencia, informando que la embarcación está identificada con nombre de LUDICROUS con 01 tripulante abordo. De igual manera confirma que el velero no cuenta con equipo de comunicación ni equipos electrónicos de navegación.

Tripulación de otra embarcación (velero ATYPIC) que realiza el reporte de la emergencia informa que ambas embarcaciones se encontraban navegando juntas en ruta Santa Marta a Cartagena (...)"

Es con fundamento en lo anterior que, el día 05 de enero de 2022, el despacho procede a dar apertura a la respectiva investigación jurisdiccional por siniestro marítimo "ENCALLAMIENTO" identificada con Radicado No. 13012022-001 con fundamento en las facultades 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:

En declaración de fecha 31 de marzo de 2021, el Capitán de la MN "LUDICROUS", señor JEREMY TREMBLAY, manifestó al despacho que:

"Salgo de santa marta a las 6:00 AM, dos horas después empieza tener problemas de dirección con el barco, así que instalo dirección de energía, el viento era de 35 a 50 nudos y las olas grandes de 7 a 9 metros. Por fin llego cerca de Barranquilla decido parar en el canal para parar mi dirección. Pero paso sobre una red de pescar el motor empieza a ser imposible de utilizar. Las olas eran gigantes viniendo de todos lados, no tuve opción de maniobrar el barco, mantuve la dirección a la playa y llamar para ayuda".

CIERRE DE INVESTIGACIÓN.

Mediante Auto de fecha 31 de enero de 2022, 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 el artículo 44 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Una vez cerrada la etapa de instrucción de la investigación, mediante auto de fecha XXX de enero de 2022, se procedió a correr traslado a las partes por el término de tres (03) días para la presentación de los alegatos 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.

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 San Andrés Isla, 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 Consejo de Estado puede colegirse que la función jurisdiccional que sea puesta en cabeza de autoridades administrativas debe cumplir principalmente con tres requisitos:

- **Que la ley en forma expresa señale las autoridades administrativas que ejercerán funciones judiciales:** En el presente caso, tal y como lo expresó la Honorable Corte Constitucional, se encuentra que el Decreto Ley 2324 de 1984 atribuye tales funciones al Director General Marítimo y a las Capitanías de Puerto en especial lo relacionado con la materia de Siniestros Marítimos.
- **Que la Ley, también en forma expresa, 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 dudas que, en el caso específico de los Siniestros Marítimos, existe tal procedimiento especial por más, que regula la materia específica –*Título IV del Decreto Ley 2324 de 1984*–.

- **Que en ningún caso se trate de la instrucción de sumarios ni juzgamiento de delitos:** Sin ahondar en este concepto, es claro que en Colombia ninguna autoridad administrativa tiene dicha función.

En este orden de ideas, la función jurisdiccional de la Autoridad Marítima se enmarca dentro de un ámbito constitucional y legal, y por tanto sus pronunciamientos sólo podrán ir encaminados a las materias precisas que le han sido señaladas en la ley.

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 04 de enero de 2022, queda demostrado que:

1. Circunstancias de modo, tiempo y lugar

La MN "LUDICROUS" identificada con IMO No. 8348853 de bandera Canadá, durante la navegación entre la jurisdicción de Santa Marta y Cartagena se ENCALLÓ en posición Lat 11° 06' 32" N Long: 074° 50' 37" W en aguas jurisdiccionales de esta Capitanía de Puerto.

Ahora bien, conforme a la declaración rendida en audiencia pública por el señor JEREMY TREMBLAY, en su calidad de Capitán de la MN "LUDICROUS", se demostró que:

“Siendo las 041242R ENE/22 se recibe llamado emergencia vía VHF marino por parte de 01 tripulante de una embarcación tipo velero en emergencia quien reporta varadura cerca a la entrada de canal (a 3 cables al noreste del tajamar oriental del puerto de barranquilla). Se confirma posición aproximada gracias a otra embarcación cercana al área de la novedad, teniendo en cuenta que la embarcación en emergencia no estaba visible por sistema AIS, no contaba con sistema GPS ni otros equipos electrónicos de ayuda a la navegación.

Siendo las 12:45R se confirman los datos del velero que presentó la novedad, con el tripulante que realizó el llamado de emergencia, informando que la embarcación está identificada con nombre de LUDICROUS con 01 tripulante abordado. De igual manera confirma que el velero no cuenta con equipo de comunicación ni equipos electrónicos de navegación.

Tripulación de otra embarcación (velero ATYPIC) que realiza el reporte de la emergencia informa que ambas embarcaciones se encontraban navegando juntas en ruta Santa Marta a Cartagena.

(...) Después de seis (6) horas no tenía dirección, cinco horas después se dañaron las velas luego se fue escorando.

El Velero ya está en pérdida no tengo intención de rescate”.

Es conforme a lo anterior que, teniendo en cuenta las circunstancias que dieron lugar al suceso de la referencia, este despacho se permite manifestar que en efecto existió un encallamiento de la MN “LUDICROUS” de bandera Canadá tal como se refleja en el informe de novedades allegado a este despacho por parte de la Estación de Control de Tráfico Marítimo, pero que, de acuerdo al acervo probatorio obrante dentro del presente expediente, no se generó ninguna afectación o pérdida de la vida humana en el mar, ni se desencadenó evento alguno de contaminación, sin embargo, la nave si resultó en pérdida total, sin que se reclamará o constituyera daño alguno.

En este sentido, el despacho deja por sentado que no hubo dentro de la presente investigación jurisdiccional, daño al medio ambiente, a personas, ni pérdidas de la vida humana.

II. Consecuencias jurídicas del suceso marítimo sin reclamo de Daños

Como bien se ha manifestado en sentencias que preceden la suscrita, siendo el centro de atención de la investigación que se surte, la constatación, declaración y avalúo de los daños sufridos por la embarcación, el ámbito especial de realización de maniobras y la vida humana a bordo, en el caso en concreto queda claro que pese a que hubo un siniestro marítimo en donde como resultado se obtuvo el encallamiento de la MN “LUDICROUS”, este no trajo daños reclamables. En otras palabras, no existió un reclamo de daños o de valores sobre pretensiones determinadas, en palabras del propietario de la MN “LUDICROUS” se deja claro que no existió intención de rescate, toda vez que decidió perderlo **“El Velero ya está en pérdida no tengo intención de rescate”**

Como quiera que queda demostrado en el presente expediente que, la parte vinculada en audiencia, en su calidad de propietario de la nave, manifestó no tener daños que resarcir ni reclamar. En este sentido, es cierto que, en cuanto al análisis de la responsabilidad civil que se deriva por actividades peligrosas, al determinar la responsabilidad o culpabilidad del daño o hecho sucedido, es claro que *“es responsable todo aquel que lleve a cabo una conducta que conlleva el riesgo de un resultado dañoso. Si este resultado se presenta, tendrá que responder patrimonialmente”*¹.

Verificando el criterio de estructuración de la responsabilidad objetiva que a voz de la Doctrina indica que *“en ella se atiende única y exclusivamente al daño producido”*², criterio

¹ NOREÑA, Juan Camilo. Derecho Civil: La teoría del riesgo. En: Uniderecho. [En Línea] Consultado 7 de enero de 2010. Disponible en: < http://www.uniderecho.com/leer_tarea_Derecho-Civil_11_1066.html>

² 38 ALESSANDRI RODRÍGUEZ, Arturo. De la responsabilidad extracontractual en el derecho civil. Santiago de Chile: Imprenta Universal, 1981. Pág. 92. Citado en: IRISARRI BOADA, Catalina. Op. Cit., Pág. 24.

de interpretación y régimen aplicable sustentado por la Corte Suprema de Justicia³. Siendo el daño un elemento *sine qua non* para declarar responsabilidad civil, bajo el régimen de responsabilidad objetiva debido al tipo de actividad que se realiza, tal es de la navegación, no existiría motivación alguna para que este despacho realice un pronunciamiento en cuanto a responsabilidad. Al hacerlo se desbordaría por regímenes no aplicables al caso en concreto tal es el de la culpa presunta, prescrito conforme a este tipo de actividades⁴.

Como consecuencia jurídica a la inexistencia de daños dentro de la presente investigación jurisdiccional por siniestro marítimo, este despacho no cuenta con los elementos jurídicos necesarios para declarar que existe algún tipo de responsabilidad civil, con el fin de resarcirse patrimonialmente a otro, dentro de los hechos que aquí se investigan.

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, 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 "LUDICROUS", señor JEREMIE TREMBLAY.

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 que se configuró Siniestro Marítimo de "ENCALLAMIENTO", respecto de los hechos que relacionan a la MN "LUDICROUS" de bandera Canadá, identificada con con IMO 834853, en inmediaciones de bocas de ceniza posición Latitud 11° 06' 31" N Longitud 074° 50' 37" W en el Puerto de Barranquilla cuando realizaba navegación en la ruta Santa Marta - Cartagena.

SEGUNDO: DECLARAR que dentro de la presente investigación no se configuró responsabilidad civil extracontractual de la parte involucrada, ni avalúo de daños, teniendo en cuenta la parte motiva de la presente providencia.

TERCERO: DECLARAR que no existió violación a las Normas de Marina Mercante, por parte del señor JEREMY TREMBLAY de nacionalidad canadiense identificado con pasaporte No AL763364, Capitán de la MN "LUDICROUS" de bandera Canadá con número de matrícula 834853, conforme a lo dispuesto en la parte motiva de la presente.

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

QUINTO: NOTIFIQUESE el contenido de la presente sentencia a las partes intervinientes, conforme a lo establecido en el artículo 46° del Decreto Ley 2324 de 1984.

NOTIFIQUESE Y CUMPLASE,


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

³ Sentencia del 24 de agosto de 2009 proferida por la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, con Magistrado Ponente William Naranjo Varga

⁴ Sentencia del 14 de febrero de 1955 corte suprema de justicia.