

REPUBLICA DE COLOMBIA  
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL  
DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA  
CAPITANIA DE PUERTO DE COVEÑAS

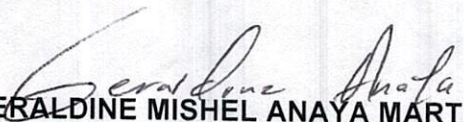
LA SUSCRITA SECRETARIA SUSTANCIADORA POR MEDIO DEL PRESENTE

EDICTO

HACE SABER

QUE TENIENDO EN CUENTA QUE NO FUE POSIBLE REALIZAR NOTIFICACION PERSONAL DE LA SEÑORA REBECA ANAYA DE SECAS IDENTIFICADO CON CEDULA DE CIUDADANÍA NO. 22.788.372 QUIEN PARA LA FECHA DE LOS HECHOS EJERCÍA COMO PROPIETARIA Y ARMADORA DE LA NAVE POLI CON PATENTE NO 11420059, DEL CONTENIDO DE LA SENTENCIA CALENDADA 29 DE DICIEMBRE DE 2025 PROFERIDA POR EL SEÑOR CAPITÁN DE FRAGATA FRANCISCO ALEJANDRO OTAVO MARTÍNEZ AL INTERIOR DE LA INVESTIGACION JURISDICCIONAL NO. 19012025005 LA SUSCRITA SECRETARIA SUSTANCIADORA DE LA OFICINA JURÍDICA DE LA CAPITANIA DE PUERTO DE COVEÑAS PROCEDERÁ A EFECTUAR NOTIFICACIÓN POR EDICTO (DECRETO LEY 2324 DE 1984, LEY 2213 DEL AÑO 2022). QUE DICHA SENTENCIA EN PRIMERA INSTANCIA EN SU PARTE RESOLUTIVA DECIDIO: **ARTÍCULO PRIMERO:** DECLARAR CIVILMENTE RESPONSABLE A ALFREDO SECA ANAYA IDENTIFICADO CON CÉDULA DE CIUDADANÍA NO. 73.169.729, EN CALIDAD DE CAPITÁN DE LA MOTONAVE POLI TIPO CABOTAJE CON PATENTE NO. 11420059, POR EL SINIESTRO MARÍTIMO DE NAUFRAGIO EN HECHOS OCURRIDOS EL 30 DE AGOSTO DE 2025, DE CONFORMIDAD CON LO EXPUESTO EN LA PRESENTE PROVIDENCIA. **ARTÍCULO SEGUNDO:** DECLARAR QUE CON OCASIÓN AL SINIESTRO MARÍTIMO OCURRIDO EL 30 DE AGOSTO DE 2025 NO SE ACREDITÓ CUANTIFICACIÓN DE DAÑOS Y PERJUICIOS POR LAS PARTES O TERCEROS, POR LO TANTO, NO HAY LUGAR A DETERMINACIÓN DE AVALÚO. **ARTÍCULO TERCERO:** NOTIFICAR EL CONTENIDO DE LA PRESENTE DECISIÓN A LOS SUJETOS PROCESALES CONFORME ESTABLECE EL DECRETO LEY 2324 DE 1984 EN CONCORDANCIA CON LOS TÉRMINOS ESTABLECIDOS EN EL CÓDIGO GENERAL DEL PROCESO PARA LA NOTIFICACIÓN DE AUTOS, Y EL ARTÍCULO 8° DE LA LEY 2213 DE 2022. **ARTÍCULO CUARTO:** CONTRA LA PRESENTE PROCEDEN LOS RECURSOS DE REPOSICIÓN Y SUBSIDIARIO DE APELACIÓN DENTRO DE LOS CINCO (5) DÍAS SIGUIENTES A LA NOTIFICACIÓN PERSONAL O DESFIJACIÓN DEL EDICTO. **NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE**, CAPITÁN DE FRAGATA FRANCISCO ALEJANDRO OTAVO MARTÍNEZ CAPITÁN DE PUERTO DE COVEÑAS

EL PRESENTE EDICTO SE FIJA HOY VEINTISÉIS (26) DE MARZO DE DOS MIL VEINTISÉIS (2026) A LAS 08:00 HORAS.



GERALDINE MISHEL ANAYA MARTÍNEZ  
Secretaria sustanciadora CP09

EL PRESENTE EDICTO SE DESFIJA HOY PRIMERO (01) DE ABRIL DE DOS MIL VEINTISÉIS (2026) A LAS 18:00 HORAS.

GERALDINE MISHEL ANAYA MARTÍNEZ  
Secretaria sustanciadora CP09

# DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Coveñas, 29 de diciembre de 2025

Referencia: 19012025005  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo

## OBJETO A DECIDIR

El señor Capitán de Puerto de Coveñas con fundamento en las competencias conferidas en el artículo 27 del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el numeral 8 del artículo 3 del Decreto 5057 de 2009, procede a resolver en primera instancia la investigación radicada bajo el No. 19012025005, iniciada por siniestro marítimo de naufragio con fundamento en los clavegramas de fecha 31 de agosto de 2025 y 1 de septiembre de 2025, suscritos por la Capitán de Corbeta Damaris Vivas Cerón, Comandante del Grupo de Guardacostas Coveñas, causada por la operación de la motonave de nombre POLI tipo cabotaje con número de patente No. 11420059.

## ANTECEDENTES

Esta Capitanía de Puerto de Coveñas, tuvo conocimiento de los hechos por los clavegramas de fecha 31 de agosto de 2025 y 1 de septiembre de 2025, suscritos por la Capitán de Corbeta Damaris Vivas Cerón, Comandante del Grupo de Guardacostas Coveñas, que informa de la situación consistente en siniestro marítimo de naufragio donde se encontró involucrada la motonave denominada POLI tipo cabotaje con patente No. 11420059, cuyo Capitán era el señor Alfredo Seca Anaya, identificado con cédula de ciudadanía No. 73.169.729 y como Propietario y Armador la señora Rebeca Anaya de Secas identificada con cédula de ciudadanía No. 22.788.372

Este despacho dispuso mediante auto del 01 de septiembre de 2025 dar inicio a la investigación por siniestro marítimo con fundamento en las facultades legales conferidas por el Decreto Ley 2324 de 1984, en la cual se allegaron y practicaron las siguientes:

## PRUEBAS

### Documentales

- Auto de apertura de fecha 01 de septiembre de 2025 (folio 1)
- Clavegramas de fecha 31 de agosto de 2025 y 1 de septiembre de 2025, suscritos por la Capitán de Corbeta Damaris Vivas Cerón, Comandante del Grupo de Guardacostas Coveñas (folio 2-4), en los cuales se manifiesta lo siguiente:

Clavegrama de fecha 31 de agosto de 2025:



Identificador: laUA yfzl hziR /tx7 /vvg k-yjd UgM=  
Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento es la misma que la del original.



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza mediante el código QR y el código de verificación.

Identificador: laUA.yzI hziR /ix7 /vvg k+jd Ugm=

(...) "BT- RESPETUOSAMENTE PERMITOME INFORMAR ACUERDO INFORMACIÓN RECIBIDA POR REDPARC X SE EFECTUÓ LLAMADA INSPECTOR DE POLICÍA ISLA FUERTE DÍA 311643R AGO/2025 X RELACIONADO CON POSIBLE NAUFRAGIO A 15 MN DE ISLA FUERTE X QUIEN CONFIRMA QUE EL DÍA 301800R AGO/2025 FUERON ENCONTRADOS X 04 NÁUFRAGOS X EN SECTOR ISLA TORTUGUILLA X CONDUCIDOS POR PESCADORES DE LA REGIÓN HASTA ISLA FUERTE X MANIFIESTAN HABER ESTADO EN TRÁNSITO DESDE PANAMÁ HACIA CARTAGENA X CONDICIONES METEOMARINAS OCASIONARON SINIESTRO X EMBARCACIÓN DE NOMBRE "EL POLI" TIPO CABOTAJE X 05 TRIPULANTES A BORDO X DÍA 01SEP/250700R BP706 REALIZA DESPLAZAMIENTO HACIA ISLA FUERTE X ÁREA DE BÚSQUEDA X FIN VERIFICAR PERSONAL X INFORMACIÓN X ACUERDO REVISIÓN JUNTO CON EL INSPECTOR DE POLICÍA X COMPARACIÓN INFORMACIÓN RECIBIDA POR PARTE SOCA X DICHA EMBARCACIÓN FUE INSPECCIÓN DÍA VIERNES 29 AGO/2025 EN HORAS DE LA NOCHE X ARC "PUNTA ESPADA" X URR BP – 714 X DURANTE PROCEDIMIENTO SE IDENTIFICARON 6 PERSONAS X ASÍ X 05 TRIPULANTES NACIONALIDAD COLOMBIANA X ALFREDO SECA ANAYA CC 73169729 X MATEO PAYARES ROJAS CC 1002030926 X FERNANDO MERCADO MURILLO CC 9094431 X PASTOR ASPRILLA PEREA CC 4852188 X ROSA CABALLERO X QUIEN MANIFIESTA NO TENER CÉDULA DE CIUDADANÍA NI SABER EL NUMERO X 01 TRIPULANTE NACIONALIDAD VENEZOLANA X RICARDO CASTILLO X CI 9434048 X SE DETERMINA QUE AL MOMENTO CONTINUA DESAPARECIDO EL SEÑOR FERNANDO MERCADO MURILLO CC 9094431 DE NACIONALIDAD COLOMBIANA X QUIEN SE DESEMPEÑABA COMO MOTORISTA DE LA EMBARCACIÓN X SE CONFIRMA QUE SE ENCONTRARON 05 TRIPULANTES DE LA EMBARCACIÓN POR PARTE DE LA COMUNIDAD X 04 EN ISLA FUERTE X 01 EN MOÑITOS X INFORMACIÓN EN COORDINACIÓN CON CP09 X INFORMACIÓN SOCA MOTONAVE CONTABA CON ZARPE FLUVIAL X CONTINUA PROCEDIMIENTO SAR MARÍTIMO CON MEDIOS DISPONIBLES FIN HALLAR 01 DESAPARECIDO X ASÍ MISMO X SE SOLICITA APOYO AÉREO X SECTOR ISLA FUERTE HASTA ISLA TORTUGUILLA X ÁREAS ALEDAÑAS X PUNTA LA RADA X PUERTO ESCONDIDO X FINES PERTINENTES X BT 011600R" (...)

Clavegrama de fecha 01 de septiembre de 2025:

(...) "BT. – RESPETUOSAMENTE X TENIENDO EN CUENTA SITUACIÓN OPERACIONAL SAR MARÍTIMO X MEDIOS DISPONIBLES EGCOV PARA PROCEDIMIENTO X PERMISO APOYO ESTA UNIDAD CON DESPLIEGUE UNIDAD AÉREA X FIN EFECTUAR BÚSQUEDA INDICIOS PERSONA DESAPARECIDA EN EL SECTOR DE ISLA FUERTE HASTA ISLA TORTUGUILLA X ÁREAS ALEDAÑAS X PUNTA LA RADA X PUERTO ESCONDIDO X BT. – 011240R" (...)

- Pronósticos de las condiciones meteorológicas y oceanográficas del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe, para las fechas comprendidas entre el 28 - 31 de agosto de 2025 para el puerto de Coveñas. (folios 8-11).

En relación con las condiciones meteomarinas para la fecha de ocurrencia del siniestro, el informe del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe indica que se presentó sobre el mar Caribe, las condiciones meteorológicas

estaban siendo influenciadas por la interacción entre un sistema de baja presión (1010 mbar), que oscila en el centro y sur colombiano; la vaguada monzónica, ubicada entre los 7° N y los 11° N; el sistema de alta presión de Azores (1025 mbar); y una onda tropical, ubicada a 63° O de longitud. En consecuencia, se registra nubosidad dispersa en las proximidades de la costa centroamericana y al suroeste del mar Caribe, asociada a la vaguada monzónica. Los vientos predominantes son del este y noreste en gran parte de la cuenca, con velocidades que oscilan entre 12 y 21 nudos (Fuerza 4-5) y una altura significativa de ola entre 1.5 y 2.1 metros (Mar 4), con los valores más altos en las aguas del norte de la costa colombiana.

**Testimoniales**

- **Trámite primera audiencia pública de fecha 2 de septiembre de 2025.**

El 02 de septiembre de 2025, a las 10:12 horas, se dio apertura a la primera audiencia pública dentro de la investigación jurisdiccional No. 19012025005, por el siniestro marítimo acaecido por naufragio según hecho sucedido el 30 de agosto de 2025 a las 15:00 horas en el sector Isla Tortuguilla donde se encontró involucrada la motonave POLI tipo cabotaje con número de patente No. 11420059. Presidida por el señor Capitán de Corbeta Francisco Alejandro Otravo Martínez, en su calidad de Capitán de Puerto. Compareció el señor Alfredo Seca Anaya, identificado con cédula de ciudadanía No. 73.169.729, en calidad de Capitán de la embarcación POLI quien se identifica plenamente, autorizó notificación electrónica y manifestó no estar asistido por abogado. Se registró la inasistencia de la propietaria y armadora la señora Rebeca Anaya de Secas. Leído el auto de apertura de la investigación jurisdiccional de fecha del 01 de septiembre de 2025, se notifica en estrado a todas las partes del citado auto. De acuerdo a lo ordenado en el auto de apertura de investigación conforme el procedimiento señalado en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 37, numeral 5, se requiere a las personas llamadas a intervenir, a las partes vinculadas a la presente investigación, que manifiesten si tienen el escrito de que trata el artículo 37 numeral 5 del Decreto Ley 2324 de 1984, ante lo cual los asistentes manifiestan que no presentan el escrito; por secretaría se deja constancia de que no presentaron el escrito.

**Declaración juramentada a ALFREDO SECA, en calidad de Capitán de la embarcación POLI:**

*“(...) Se procede a dar inicio con la declaración de parte del capitán de la motonave. PREGUNTADO: Posee título de navegación o licencia de navegación, en caso afirmativo indique cuál. CONTESTADO: Sí, título de Maquinista de Dimar – Capitanía de Puerto de Cartagena. PREGUNTADO: Indique el despacho el número de matrícula de la embarcación POLI y si está matriculada ante la autoridad marítima. CONTESTADO: No recuerdo el número de matrícula, pero tiene patente de inspección fluvial de Cartagena. Aportó copia de patente de navegación. El despacho deja constancia que aporta documento consistente en patente de navegación Embarcación POLI. PREGUNTADO: Indique los años de experiencia que tiene como capitán de embarcación. CONTESTADO: 30 años aproximadamente. PREGUNTADO: Indique hace cuánto tiempo tiene la calidad de capitán de la embarcación POLI y por quién fue designado como tal. CONTESTADO: Un año o menos, pero el capitán de la embarcación POLI es el señor Fernando Mercado, quien se encuentra desaparecido hasta el momento; él contaba con licencia de navegación, pero ya la tenía vencida, ejercíamos*



Identificador: laUA yfzl lzziR /bx7 /vvg k-tjd Ugm=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se garantiza por medio de la firma electrónica.



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza mediante el código QR y el código de verificación.

Identificador: laUA.yZl.hzIR.Ix7.lvvg.k+rjd.UgM=

navegación costanera y mi función era de maquinista por lo general, nos rotábamos el mando de la embarcación, yo hacía de capitán y él me cubría como maquinista. PREGUNTADO: Indique para qué actividades ejecuta la MN POLI. CONTESTADO: Flete, transporte de coco y encomiendas, entre Chocó – San Blas, navegación tipo costanera. PREGUNTADO: Informe qué tipo de maniobra estaba realizando el 30/08/2025 al momento de los hechos materia del proceso. CONTESTADO: Veníamos con cocos y encomiendas hacia Cartagena. PREGUNTADO: Indique la tripulación con la que contaba la embarcación POLI en la maniobra el día de los hechos de investigación. CONTESTADO: Con un capitán, mi persona y otro marino de nacionalidad venezolana. PREGUNTADO: Realice un relato claro, amplio de la maniobra que se encontraba realizando el día 30/08/2025, indique por favor horas y detalles. CONTESTADO: Veníamos a unos 2 o 3 millas de Isla Tortuguilla rumbo a Isla Fuerte a las 04:30 AM, nos cogió un fuerte tornado que duró como hasta las 06:00 de la mañana, fue una hora y media de lucha contra el mal tiempo, en ese momento durante la hora y media nos hundió el tornado, el desaparecido señor Fernando conmigo pasamos los salvavidas a los pasajeros y en ese momento que ya el barco se estaba hundiendo por completo, no se apoyó en un tanque que yo le pasé, se veía aturdido y yo busqué un tanque para montarme y desde ahí no vi más a Fernando. Yo le decía a los otros pasajeros para que se ayudaran con tablas y tratando de usar técnicas de salvamento pero no fue posible ya que se estaban aturdiendo, yo me ayudé con un tanque y un palo donde logré quedarme durante 12 horas, las demás personas se fueron regando con la corriente, aproximadamente a las 05:30 de la tarde me auxilió un nativo – pescador de Isla Fuerte que estaba en una lancha recogiendo cocos, me escuchó y vio el tanque en el que yo estaba, me montó en la lancha y le dije que llamara a la Armada Nacional para reportar las demás personas náufragas, llegué a la inspección de policía y puse el denuncia como a las 06:00 PM. PREGUNTADO: Indique las condiciones meteorológicas reinantes el día 30/08/2025 al momento de la ocurrencia del siniestro. CONTESTADO: Había un tornado bastante fuerte como de 60 nudos, nos envolvió y giró la lancha varias veces. PREGUNTADO: Informe quién es el propietario de la embarcación POLI. CONTESTADO: Mi madre Rebeca Anaya de Secas. Dirección: Arroz Barato Calle el Lago, casa 21-80 en Cartagena. No tiene teléfono. PREGUNTADO: Informe sobre el documento de zarpe para la embarcación POLI el 30/08/2025. CONTESTADO: No teníamos zarpe, salíamos desde el mercado de Bazurto, de ahí hasta Múcura o islas del Rosario, llegábamos a Isla Fuerte y cogíamos ruta costanera hasta llegar a la costa del Chocó para pasar a las costas de San Blas en Panamá para comprar coco, nosotros pedíamos permiso para la compra del coco en Sapzurro. Con esta ocasión fueron dos veces que hicimos esa navegación en lo que llevo trabajando con la embarcación POLI. PREGUNTADO: A qué velocidad iba el día y en el momento del accidente objeto de estudio. CONTESTADO: Como a 6 nudos. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho si desea agregar, corregir o adicionar algo a la presente diligencia. CONTESTO: No, solo que necesito ayuda, porque perdí todos ahorros que tenía. En este estado de la diligencia siendo las 11:30 HORAS el despacho suspende la primera audiencia pública. Decisión que es notificada a las partes en estrado y no se presenta objeción alguna. (...)"

Referente a la prueba testimonial del Propietario y Armador de la motonave la señora Rebeca Anaya de Secas, es preciso mencionar que no fue posible recaudar esta clase de material probatorio, toda vez que a pesar de haberse citado a los sujetos procesales involucrados en la presente investigación jurisdiccional con el propósito que rindiera

declaración bajo la gravedad de juramento al interior de diligencia de audiencia pública respecto a los hechos esencia de investigación, dando estricto cumplimiento a los dispuesto en el artículo 25 y siguiente del Decreto ley 2324 de 1984, concordante con el artículo 29 de la constitución Política, esto no fue posible.

A continuación, procede a enlistar las citaciones y notificaciones desplegadas por esta autoridad Marítima Regional tendientes a lograr que los señores Capitán, Propietario/Armador de la motonave POLI tipo cabotaje con patente No. 11420059, se presentarán a ejercer su derecho de defensa y contracción asistiendo a la diligencia de audiencia al interior de dicho momento procesal, con el propósito de que explicaran las circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon los hechos materia de investigación:

- Con fecha 01 de septiembre de 2025 esta capitania de puerto de Coveñas, profirió auto de apertura de investigación jurisdiccional por naufragio de la nave POLI tipo cabotaje con número de patente No. 11420059, ordenándose a su vez la práctica de unas pruebas, dentro de ella la celebración audiencia para el 02 de septiembre de 2025 a las 9:30 horas, en la cual se escucharía bajo la gravedad de juramento al capitán y propietario de la embarcación POLI, decisión que fue notificada por estado de conformidad a lo establecido en el artículo 36 numeral 4 del Decreto ley 2324 de 1984, resaltándose que tanto el auto de apertura de investigación jurisdiccional, como el respectivo **estado** fueron publicados el día 02 de septiembre de 2025 en la cartelera pública de la entidad concretamente en la Capitania de Puerto de Coveñas y en la plataforma digital de la Dirección General Garantía Marítima.

Posteriormente, fueron enviadas las respectivas citaciones a cada uno de los sujetos procesales que hacen parte de la presente investigación, así:

- Mediante oficios No. 19202501178-MD-DIMAR-CP09-JURÍDICA y 19202501179-MD-DIMAR-CP09-JURÍDICA del 01/02/2025, el señor Capitán de Puerto de Coveñas citó a los señores Capitán y propietario/armador de la nave POLI tipo cabotaje con patente No. 11420059, para el 02 de septiembre de 2025 a las 9:30 horas, con el propósito que asistiera a diligencia de audiencia en la cual se escucharía bajo la gravedad de juramento respecto a los hechos sucedidos el 30 de agosto de 2025 del año en curso relacionados con el naufragio de la nave aquí referida. Citación que fue entregada de manera personal, tal como se aprecia en la constancia de entrega calendada 02 de septiembre de 2025.
- Mediante oficio No. 19202501380MD-DIMAR-CP09-JURÍDICA de fecha 08 de octubre de 2025, el señor Capitán de Puerto de Coveñas, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 292 del Código General del Proceso, realizó notificación por aviso dirigida a la señora Rebeca Anaya de Secas, en su calidad de propietaria de la motonave POLI tipo cabotaje de patente No. 11420059.
- Dicha notificación fue enviada mediante la empresa de correspondencia Servientrega, con número de guía 9185708025; sin embargo, no pudo ser entregada, toda vez que se indica que la *"dirección era errónea y no se estableció comunicación con el destinatario"*. En consecuencia, se efectuó la devolución al remitente, según consta en la constancia de fecha 23 de octubre de 2025.



Identificador: IaUA yZi hziR /Ix7 /vvg k+jd UgM=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se garantiza por medio de la firma electrónica.

## Cierre de Investigación

Mediante auto del 21 de noviembre de 2025, se cerró la parte instructiva de la investigación, dando traslado a las partes por el término de tres (3) días para alegar de conclusión, de conformidad con el artículo 44 del Decreto Ley 2324 de 1984.

## Alegatos de Conclusión.

Dentro de la investigación adelantada por el siniestro marítimo consistente en naufragio de la nave POLI con patente No. 11420059 y de conformidad con el artículo 44 del Decreto ley 2324 de 1984 se corrió traslado por tres (03) días para alegar de conclusión, observando que los interesados no hicieron uso de esta oportunidad procesal. Cabe resaltar que dicha decisión fue notificada por estado el 24 de noviembre de 2025, a partir de las 08:00 horas, siendo desfijada a las 18:00 horas de esa misma fecha en la cartelera pública de la Capitanía de Puerto Coveñas. Igualmente, dicho estado fue publicado en la plataforma de la entidad.

## CONSIDERACIONES

Recaudadas las pruebas relacionadas con la presente investigación jurisdiccional, y no habiendo más diligencias que practicar dentro de la misma, este Despacho procede a proferir decisión de fondo, con el fin de agotar el trámite en primera instancia.

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

De conformidad 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.

Lo anterior, en armonía con lo dispuesto en el por los artículos 5 numeral 27 y 35 del Decreto Ley 2324 de 1984, es competencia de la Capitanía de Puerto en primera instancia conocer de los accidentes o siniestros marítimos ocurridos dentro de las áreas de su jurisdicción e investigar y sancionar la violación a las normas de Marina Mercante.

Que de conformidad con el artículo 76 del Decreto Ley 2324 de 1984, compete a la Autoridad Marítima como responsable de 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.

El artículo 26 del citado Decreto Ley 2324 de 1984, prevé:



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se garantiza por medio de la firma electrónica. Identificador: laUA yfzl hzIR lx7 Wvg k+jd UjM=

**“Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internacionales, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional. Para los efectos del presente decreto son accidentes o siniestros marítimos, sin que se limite a ellos, los siguientes: a) el Naufragio, (b) el 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 o artefactos navales a instalaciones portuarias (...).”** (Negrillas y subraya fuera de texto.)

La actividad marítima esta distinguida dentro de las “*actividades peligrosas*” indicadas como tal en el ordenamiento civil, al emplearse para su realización un medio de transporte considerado “*peligroso*” y ser una actividad realizada por el hombre, al respecto la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, al referirse al concepto jurídico de actividad peligrosa, mediante la sentencia del 12 de enero de 2018, Magistrado Ponente: Dr. Ariel Salazar Ramírez, SC002-2018 Radicación N° 11001-31-03-027-2010-00578-01, señaló:

**“2. El concepto jurídico de actividad peligrosa.**

2.1. *Es pacífica la posición doctrinal que asume que el artículo 2356 obliga a quien realiza una actividad peligrosa a indemnizar el daño que ocasiona a terceros en razón del despliegue de esa conducta. A tal respecto, esta Corte ha declarado en varias sentencias que cuando el daño proviene de ‘actividades caracterizadas por su peligrosidad’, de que es ejemplo el uso y manejo de un automóvil, el disparo de una arma de fuego o el empleo de una locomotora de vapor o de un motor, el hecho dañoso lleva en sí una presunción de culpa que releva a la víctima de la necesidad de tener que probar la del autor del daño.*

*El concepto de peligrosidad de la actividad, empero, no ha sido definido bajo un criterio jurídico general sino que suele explicarse mediante ejemplos tales como la velocidad alcanzada, la naturaleza explosiva o inflamable de la cosa utilizada, la energía desplegada o conducida, entre otras situaciones cuya caracterización ha sido delimitada por la jurisprudencia”.* (Cursiva, negrillas y subrayas fuera del texto original).

De igual modo, la mencionada sentencia del 12 de enero de 2018, proferida por la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, indicó:

**“ii) *En la responsabilidad por actividades peligrosas no sólo existe un deber de no lesionar los bienes jurídicos ajenos, sino que el daño debe haber sido el resultado de la creación de un riesgo por el autor; sin que sea necesario entrar a analizar la incorrección del comportamiento en concreto por violación a los deberes de prudencia. Lo importante es establecer si el demandado tuvo la posibilidad de evitar crear el riesgo a la luz de las normas que adjudican deberes de actuación o establecen una posición de garante o de guardián de la cosa o actividad: la exigencia de previsibilidad (no de previsión) se predica del riesgo creado y no del daño ocasionado. La pregunta que hay que resolver en este caso es si el daño se produjo por la creación de un riesgo que el ordenamiento jurídico desaprueba en retrospectiva.***



Identificador: laUA yfzi hziR /x7 /vvg k+td Ugm=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento es la misma que la del original.



Identificador: laUA yfzl hziR /lx7 /vvg k+jd UgmW=  
Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento es la misma que la del original. No se permite su uso para fines distintos a los autorizados.

La diferencia entre el criterio de imputación de la responsabilidad objetiva y el de la responsabilidad por actividades peligrosas radica en **la distinción entre potencia y acto**. En la responsabilidad objetiva sólo se mira la producción del perjuicio, es decir el acto. En la responsabilidad por actividades peligrosas se atiende, además de la producción del daño, **a la potencialidad de creación del riesgo**. Sólo entonces cobra significado la diferencia entre la responsabilidad estricta (que no toma en consideración las posibilidades de realización del riesgo según las reglas de adjudicación) y la **responsabilidad por actividades peligrosas prevista en el artículo 2356 del Código Civil: «Por regla general todo daño que pueda imputarse...»**

**“Que pueda imputarse” indica inequívocamente la potencialidad de realización del riesgo, es decir que el daño sea imputable; o lo que es lo mismo, que el riesgo que lo ocasiona esté dentro de las posibilidades de decisión, evitación o control del autor.**

La proposición normativa no alude únicamente al “daño causado” (responsabilidad objetiva), ni al “que ha cometido delito o culpa” (responsabilidad por culpabilidad); sino **al “daño que pueda imputarse” a la malicia o negligencia de otra persona**. La importancia práctica de esta distinción se patentiza al momento de analizar la incidencia de cada uno de los intervinientes en la producción del perjuicio de conformidad con las **reglas de adjudicación**, o con los **patrones de conducta** que la víctima estaba llamada a observar para evitar exponerse al daño”. (Cursiva, negrillas y subrayas fuera del texto original).

Teniendo en cuenta lo anterior, en reciente pronunciamiento de la honorable Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, precisó si la responsabilidad civil derivada del ejercicio de actividades peligrosas la gobierna la “presunción de culpa”, mediante la sentencia del 2 de junio de 2021, Magistrado Ponente: Dr. Luis Armando Tolosa Villabona, SC2111-2021 Radicación: 85162-31-89-001-2011-00106-01, señaló:

**“(…) 5.2. En esa dirección, corresponde precisar si la responsabilidad civil derivada del ejercicio de actividades peligrosas la gobierna la “presunción de culpa”, cual en repetidas ocasiones lo ha pregonado la Corte.**

**5.2.1. En lo tocante con accidentes de tránsito, el esquema de presumir el elemento subjetivo de la responsabilidad, en estricto sentido, se encamina por la responsabilidad con riesgo u objetiva en donde el juicio de imputación subjetiva (negligencia, impericia o imprudencia), ningún papel juega, ni constituye un presupuesto en la hermenéutica del artículo 2356 del Código Civil.**

Sobre el particular, los sistemas en el mundo occidental desgajaron, todos, un régimen fundado en la culpa, pregonado por los códigos civiles decimonónicos, elaborados para estructuras de producción esencialmente agrícolas, y previsivos de riesgos limitados, como la ruina de edificios o la propagación de incendios, los cuales poco tenían que ver con la economía industrial de la actualidad.

En el ámbito de los accidentes de tránsito, los ordenamientos modernos han optado por una de dos vías: régimen de responsabilidad fundada en la culpa o negligencia, denominándola subjetiva, o prescindiendo de ella, con el calificativo de objetiva.



Identificador: laUA yZl hziR /lx7 /vvg k+td UgM=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento en papel depende de la validez de este documento electrónico.

El tema, en el territorio patrio, ha tenido sus propias particularidades. Inicialmente, los tribunales<sup>1</sup>, inclusive la Corte, anclaron la responsabilidad civil por accidentes de la circulación (o en algunos casos ferroviarios), en el artículo 2341 del Código Civil, bajo el régimen de la culpa probada.

**Empero, la «presunción de culpa», indistintamente, ha sido producto de la reinterpretación del artículo 2356 del Código Civil, realizada por esta Corporación<sup>2</sup>, como tal, susceptible de desvirtuar, acreditando la presencia de una causa extraña** (fuerza mayor o caso fortuito, la intervención de un tercero o el hecho exclusivo de la víctima).

En la sentencia de 2 de diciembre de 1943, adoctrinó: «En el caso del artículo 2356 el Código Civil cuya interpretación y alcance ha fijado la Corte en varias sentencias, y por lo tocante a la culpa del demandado, la presunción opera contra él, en forma que basta al demandante probar que el daño se causó por motivo de una actividad peligrosa para que su autor quede bajo el peso de la presunción legal, de cuyo efecto indemnizatorio no puede libertarse sino en cuanto demuestre fuerza mayor, caso fortuito o intervención de un elemento extraño».

Lo mismo, en fallo de 9 de septiembre de 1948: “La interpretación que se ha de dar al artículo 2356 del Código Civil no equivale ni con mucho a la admisión de la teoría del riesgo, acerca de la cual ha puesto presente repetidamente la Sala que nuestras leyes no la acogen, aunque sí ha hecho en todos los fallos por qué las actividades peligrosas llevan por su misma peligrosidad una presunción de culpa en los daños causados por su ejercicio y que el perjudicado tiene con ella la ventaja anexa a toda presunción de echar a su contrario la carga de la prueba. Claro que es lo que se presume es la culpa y no el daño y que quien demanda indemnización está obligado a probar que lo ha sufrido”.

En proveído de 11 de septiembre de 1952, evocando jurisprudencia anterior, dijo: «(...) no hay que perder de vista que la presunción, en tales casos (los de actividades peligrosas), es sólo de culpabilidad, es decir, que al damnificado le corresponde demostrar plenamente el hecho prejudicial y la relación de causalidad entre éste y el daño que lo originó, los cuales no se presumen; probando que el hecho ocurrió y que produjo el perjuicio, la culpabilidad del agente directo o indirecto, que lo hace responsable civilmente, queda establecida por presunción legal que él debería destruir, si quiere liberarse”.

<sup>1</sup> TDSJ Pereira. Sentencia de 21 de octubre de 1939. En: *Revista Judicial. Órgano del Tribunal Superior del Distrito Judicial de Pereira*. Año V. Vol. III. Números 11 a 14. Pereira. Agosto de 1940. Págs. 51-64; TDSJ Bogotá. Sentencia del 14 de diciembre de 1937. En: *Justicia. Revista del Tribunal Superior de Bogotá*. Tomo VI. Número 58. Marzo de 1938. Págs. 116-130.

<sup>2</sup> Vid. CSJ. Civil. Sentencias de 30 de mayo de 1941; 2 de diciembre de 194; 7 de septiembre de 1948; 11 de septiembre de 1952; 27 de septiembre de 1957; 31 de agosto de 1960; 6 de marzo de 1964; 18 de mayo de 1972; 18 de marzo de 1976; 9 de febrero de 1976; 30 de abril de 1976; 5 de septiembre de 1978; 16 de julio de 1985; 17 de julio de 1985; 26 de agosto de 1986; 25 de febrero de 1987; 26 de mayo de 1989; 18 de septiembre de 1990; 12 de abril de 1991; 17 de abril de 1991; 31 de oct. de 1991; 4 de junio de 1992; 30 de junio de 1993; 25 de octubre de 1994; 22 de febrero de 1995; 30 de octubre de 1995; 26 de febrero de 1998; 5 de mayo de 1999; 26 de noviembre de 1999; 12 de mayo de 2000; 7 de septiembre de 2001; 23 de octubre de 2001; 29 de abril de 2005; 2 de mayo de 2007; 20 de enero de 2009; 18 de dic. de 2012; 29 de julio de 2015; y 15 de sept. de 2016. Entre otras muchas.



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza mediante el código QR y el código de barras.  
Identificador: laUA\_yfzi\_hziR\_ix7\_vvg\_k+id\_UgM=

Posteriormente, el 27 de septiembre de 1957, sostuvo: "El texto del artículo 2356 del CC, deja notar, como lo ha establecido la Corte, que allí se establece una presunción de culpa a cargo del agente, en caso de que el daño de que se queje el lesionado derive de hecho que por su naturaleza o por las circunstancias en que ocurrió permitan atribuirlo a negligencia del autor material, presunción que por no ser de derecho admite prueba en contrario pero cuya aducción corresponde consiguientemente a quien ejecutó la actividad que resultó dañosa. En otros términos, como corresponde, a la víctima del daño demostrar en caso de litigio, el hecho que dio ocasión a éste, el perjuicio que sufrió como resultado del hecho dañoso y la relación de causalidad entre uno y otro elemento, será el demandado quien debe comprobar que el ilícito acaeció por culpa de la víctima, o que se produjo por la intervención de un elemento extraño por fuerza mayor o caso fortuito si se aspira a que se le exonere de la obligación de indemnizar porque, se repite, la sola ocurrencia del hecho causa del daño conlleva por naturaleza la presunción de culpa a causa de su autor".

En época reciente, el 16 de julio de 1985, indicó: "Ciertamente, cuando el daño sobreviene como el resultado del ejercicio de una actividad de las consideradas peligrosas, ha de hacerse actuar la norma del citado artículo 2356 del Código Civil, evento en el cual se dispensa a la víctima de presentar la prueba de la culpa de la persona a quien se demanda en reparación, por cuanto se presume la culpa de éste".

Lo mismo, el 26 de mayo de 1989, al asentar: "en lo atinente a la responsabilidad por el daño causado por las cosas inanimadas, dentro de la cual se ha entendido la conducción de vehículos automotores, ha precisado la Corte, en numerosos y repetidos fallos, que la disposición aplicable en tales casos es el artículo 2356 del CC, el que consagra una presunción de culpabilidad, por lo que le basta a la víctima demostrar el hecho dañoso como consecuencia necesaria de la actividad peligrosa desarrollada por el demandado, encontrándose, por tanto, eximida de la carga probatoria en cuanto a la culpa".

**5.2.2. De tal modo que la responsabilidad por actividades peligrosas no se ancla en un tipo de responsabilidad subjetiva, construcción que carece de consistencia lógica, histórica, económica, y de coherencia jurídica a la luz de la realidad automotriz y energética.**

La responsabilidad en accidente de tránsito, **entre otras actividades peligrosas, si bien se ha expresado, se inscribe en un régimen de "presunción de culpa" o "culpa presunta", realmente se enmarca en un sistema objetivo,** porque en ninguna de tales hipótesis **el agente se exime probando diligencia o cuidado, sino cuando demuestra causa extraña;** como en otras ocasiones también lo ha sostenido la Corte, en el sentido de imponer a quien ha causado el daño el deber de indemnizar, todo, en consonancia con la doctrina moderna<sup>3</sup>, y atendiendo a ciertos criterios del riesgo involucrado.

Entre ellos, la anormalidad de la conducta, entendida, en términos simples, **como el peligro o riesgo creado por la cosa o actividad,** el cual debe ser extraordinario

<sup>3</sup> BASOZABAL ARRÚE, Xavier. Ob. cit. Págs. 55-74.

“respecto del que normalmente supone para uno mismo y para los demás cualquier cosa o actividad”<sup>4</sup>.

**La inoperancia del juicio de negligencia**, en cuanto la adopción de medidas de precaución razonablemente exigibles no basta para evitar daños frecuentes e intensos. Así, un riesgo considerado anormal es insuficiente para responder desde la perspectiva de la culpa, en tanto, no funciona como indicador de imputación, precisamente, al existir casos en los cuales el comportamiento diligente no evita por completo la eventual producción de daños.

**Lo atinente con la comunidad del riesgo, considerando que el daño causado no necesariamente debe emanar de una actuación negligente, sino que se produce como consecuencia de una actividad anormalmente peligrosa.**

*El evento cius commodum, eius damnum, consistente en la simetría entre el peligro de determinada actividad y el beneficio que representa, de modo que daño y provecho deben recaer sobre el responsable de la actividad; igualmente, son otros argumentos económicos en ese derrotero, como la asegurabilidad de la actividad dañosa y la capacidad económica del obligado a resarcir (deep pocket argument).*

*Por último, la justicia distributiva<sup>5</sup>, caracterizada no por imputar las secuelas nocivas de los actos ilícitos o de restituir a cada quien lo suyo (principio fundamental de la justicia conmutativa o correctiva), sino por distribuir las cargas accidentales (residuales), esto es, decidir a quién le compete responder por los daños ocasionados sin culpa, son fundamentos axiológicos de este sendero”. (Cursiva, negrillas y subrayas fuera del texto original).*

Antes de entrar a resolver el fondo del asunto, es pertinente tener presente lo siguiente:

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

En materia de responsabilidad civil por actividades peligrosas, el hecho dañoso lleva en sí una presunción de culpa que releva a la víctima de la necesidad de tener que probar la del autor del daño; como tal, susceptible de desvirtuar, acreditando la presencia de una causa extraña (fuerza mayor o caso fortuito, la intervención de un tercero o el hecho exclusivo de la víctima).

Recuérdese que, en virtud de la presunción de culpa, a la víctima solo le basta acreditar la actividad peligrosa, el daño, y el nexo entre estos; de modo que la parte opositora sólo puede eximirse de responsabilidad demostrando fuerza mayor, caso fortuito, el hecho de un tercero o, finalmente, del hecho exclusivo de la víctima. Aunque se configure una presunción a favor de las víctimas, una vez se ha trasladado la carga probatoria a la demandada, ésta puede demostrar una causa que desconfigure el nexo causalidad (cas. civ. sentencia de 17 de mayo de 2011, exp. 25290-3103-001-2005-00345-01).

Mediante reiterada jurisprudencia la Corte Suprema de Justicia ha sostenido que los conceptos de caso fortuito y fuerza mayor se equiparan, tanto en sus presupuestos, como

<sup>4</sup> MARTIN CASALS, Miquel. *La Responsabilidad Objetiva: Supuestos Especiales versus Cláusula General*. En: CÁMARA LAPUENTE, Sergio (coord.). *Derecho Privado Europeo*. Editorial Colex. Madrid. 2003. Págs. 827 a 856.

<sup>5</sup> ESSER, Josef. *Grundlagen und Entwicklung der Gefahrdungshaftung*. 1969. Págs. 69 y ss.





Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se garantiza por el código QR y el código de barras. Identificador: laUA\_yfzi\_hziR/tx7/vvg\_k-tjd\_UgM=

en sus efectos. En Sentencia del 20 de noviembre de 1989, la Sala de Casación Civil de la Honorable Corte señaló:

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza mediante el código QR y el código de verificación. Identificador: laUA yZl hzIR /bX7 /vvg k+jd Ugm=

a) la inimputabilidad, que consiste en que el hecho que se invoca como fuerza mayor o caso fortuito no se derive en modo alguno de la conducta culpable del obligado, de su estado de culpa precedente o concomitante del hecho. b) La Imprevisibilidad, se tiene cuando el suceso escapa a las previsiones normales, esto es, que ante la conducta prudente adoptada por el que alega el caso fortuito era imposible preverlo, pero igual si en algún momento, el acontecimiento era susceptible de ser humanamente previsto, por más súbito y arrollador de la voluntad que aparezca, no genera caso fortuito. c). La irresistibilidad, radica en que ante las medidas tomadas fue imposible evitar que el hecho se presentara, que le prestó toda la diligencia y cuidado debidos para prever ese hecho o para evitarlo, si fuere previsible.

En consecuencia, respecto a los eximentes de responsabilidad de siniestros marítimos, se entiende que el caso fortuito y la fuerza mayor, al tener los mismos elementos constitutivos, imprevisibilidad e irresistibilidad, y al tener las mismas consecuencias jurídicas, el legalmente responsable podrá eximirse por cualquiera de los dos, así la normatividad se refiera a alguno de estos expresamente.

El peligro del mar es el obstáculo a la navegación que provenga del medio marino, son peligros del mar los vientos y olas fuertes, las mareas, las tempestades y huracanes entre otros, y por extensión los accidentes la explosión o el incendio, el abordaje o la arribada forzosa.

Para eximirse deberá probarse el peligro en la mar, causa inmediata del daño y su ausencia de culpa, es decir, el haber tomado todas las medidas necesarias y haber ejercido una razonable diligencia respecto de las medidas previas, concurrentes y posteriores al peligro del mar.

**CASO CONCRETO**

Acorde con el acervo probatorio que obra en la investigación jurisdiccional, este Despacho establece que se encuentran probados los siguientes hechos:

**Circunstancias de modo, tiempo y lugar**

De conformidad con el acervo probatorio válidamente recaudado dentro de la presente investigación jurisdiccional, se encuentra acreditado que el día 30 de agosto de 2025, en horas de la tarde, se presentó un siniestro marítimo consistente en naufragio de la motonave POLI tipo cabotaje con patente No. 11420059, de bandera colombiana, mientras se encontraba en navegación costanera en el sector comprendido entre Isla Tortuguilla e Isla Fuerte, área bajo jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Coveñas.

El despacho tuvo conocimiento de los hechos a través de los clavegramas de fechas 31 de agosto y 1 de septiembre de 2025, suscritos por la Capitán de Corbeta Damaris Vivas Cerón, Comandante del Grupo de Guardacostas Coveñas (folio 2-4), mediante los cuales se informó sobre la ocurrencia de un posible naufragio, el rescate de varios tripulantes por parte de la comunidad local y la activación del procedimiento de Búsqueda y Rescate Marítimo (SAR) ante la desaparición de uno de los tripulantes de la embarcación.

De acuerdo con la información suministrada en dichos clavegramas, así como con las actuaciones posteriores desplegadas por la Autoridad Marítima, se estableció que la motonave POLI se encontraba realizando actividades de transporte de coco y



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se garantiza por medio de la tecnología de firma electrónica avanzada. Identificador: laUA yfzl hziR /tx7 /vvg k+jd UgnM=

encomiendas, en una ruta costanera que comprendía tránsito entre aguas cercanas a Panamá y la ciudad de Cartagena.

En relación con las condiciones climáticas presentes para la fecha de los hechos, el informe del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe (CIOH), obrante en el expediente, da cuenta de que el mar Caribe se encontraba influenciado por la interacción de un sistema de baja presión, la vaguada monzónica, el sistema de alta presión de las Azores y una onda tropical, registrándose vientos predominantes del este y noreste con velocidades entre 12 y 21 nudos (Fuerza 4-5) y una altura significativa de ola entre 1.5 y 2.1 metros (Mar 4), condiciones que constituyen un factor relevante en la seguridad de la navegación marítima.

El pronóstico del estado del tiempo indica que la actividad de la vaguada monzónica, especialmente en vecindades del área insular y litoral sur, se esperan condiciones de cielo entre parcial a mayormente nublado con moderada a alta probabilidad para lluvias dispersas con tormentas aisladas y no se descartan lluvias localmente intensas. Para el litoral central, se espera cielo entre mayormente despejado y parcialmente nublado con posibles lluvias entre aisladas y dispersas, principalmente en vecindades continentales y no se descartan tormentas eléctricas aisladas ocasionales.

Asimismo, obra declaración juramentada del señor Alfredo Seca Anaya, en calidad de Capitán de la embarcación POLI, quien compareció en audiencia pública y rindió versión sobre las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos.

Por lo tanto, del material probatorio que obra en el expediente, se demostró la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio en la operación de la motonave POLI tipo cabotaje con patente No. 11420059, ocurrido el 30 de agosto de 2025, por lo cual es necesario determinar la responsabilidad por actividades peligrosas que tienen las personas involucradas en los hechos acontecidos, según la participación de cada uno de ellos en los mismos.

**Apreciaciones sobre la conducta y responsabilidad del capitán**

Con el fin de determinar la incidencia de la conducta náutica del señor Alfredo Seca Anaya, identificado con cédula de ciudadanía No. 73.169.729, capitán de la motonave POLI tipo cabotaje con patente No. 11420059, se procederá a citar las siguientes pruebas obrantes en la investigación jurisdiccional de la siguiente manera:

Según lo dispuesto por el artículo 1495° del Decreto 410 de 1971 el cual manifiesta *que “El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave”*, lo que éste despacho llama principio de gobernabilidad de la navegación, consistente en la responsabilidad que el Capitán posee para determinar dentro de la travesía los rumbos, maniobras y ejercicios de acuerdo a las normas de la marina mercante, la costumbre marina y las recomendaciones técnicas locales de cada puerto para el eficaz cumplimiento de la misma.

En este sentido, se entiende que el Capitán de motonave es responsable *in limite* de las maniobras que realice, en pro de cumplir el itinerario o viaje. En consecuencia, se entiende que bajo el encargo que tiene el Capitán de administración temporal de la nave - en travesía-, las maniobras que éste realice serán de su entera responsabilidad, conforme al artículo 1501° del Decreto 410 de 1971.

Cómo se estableció en líneas anteriores *“El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave”* de lo que se deduce es el capitán única y exclusivamente quién ostenta la facultad de gobernar y dirigir el destino de la nave, en consecuencia es él quien planea y dirige en rigor sustancial tanto la navegación de la nave como las maniobras náuticas y técnicas en que se involucre a la misma, tanto por mandato del Código de Comercio como por las demás normas de carácter reglamentario al capitán le son inherentes ciertas funciones y obligaciones que lo hacen indiscutiblemente responsable de la nave y de su tripulación en la actividad marítima llevada a cabo.

Conforme a lo preceptuado en el artículo 2356 del C.C, la operación de motonaves o artefactos navales constituye una actividad peligrosa, por cuanto, posee la potencialidad para producir daños con un elevado margen probabilístico, en virtud de la complejidad inherente a la manipulación o instrumentalización de elementos que son capaces de desplegar efectos altamente dañinos.

Vale decir que la Corte Suprema de Justicia define actividad peligrosa como aquella *“que, aunque lícita, es de las que implican riesgos de tal naturaleza que hacen inminente la ocurrencia de daños, por ser una actividad multiplicadora de energía, debido a la manipulación de ciertas cosas o al ejercicio de una conducta específica que lleva implícito el riesgo de producir una lesión o menoscabo, porque tiene la aptitud de provocar un desequilibrio o alteración en las fuerzas que de ordinario despliega una persona respecto de otra, dados los instrumentos empleados y sus inciertos efectos”* (CS.J, Sentencia de 2 de Diciembre, 2011 ).

En ese sentido, la conducción de una motonave requiere de unas habilidades y conocimiento para transitar sobre el medio acuático comporta una innegable dificultad y pericia, que, aunada al vaivén de condiciones climatológicas, generan riesgo de daño intolerable.

Teniendo en cuenta lo anterior, resulta especialmente notable la declaración rendida bajo la gravedad de juramento por el señor Alfredo Seca Anaya, en audiencia celebrada el día 2 de septiembre de 2025, en la cual manifestó de manera expresa: *“No teníamos zarpe, salíamos desde el mercado de Bazurto, de ahí hasta Múcura o Islas del Rosario, llegábamos a Isla Fuerte y cogíamos ruta costanera hasta llegar a la costa del Chocó para pasar a las costas de San Blas en Panamá para comprar coco; nosotros pedíamos permiso para la compra del coco en Sapzurro. Con esta ocasión fueron dos veces que hicimos esa navegación en lo que llevo trabajando con la embarcación POLI.”*

De dicha manifestación se desprende, sin lugar a dudas, que el señor Anaya adelantó navegación marítima sin contar con el zarpe correspondiente ni con la autorización previa de la Autoridad Marítima, utilizando además una embarcación con patente fluvial para realizar trayectos de carácter marítimo, lo cual constituye una contravención a la normativa que regula la seguridad de la navegación y la marina mercante.

Esta conducta evidencia una falta al deber objetivo de diligencia y cuidado exigible a todo capitán, armador u operador de una embarcación, así como un abierto desconocimiento del régimen de control, inspección y vigilancia que ejerce la Autoridad Marítima, cuya finalidad principal es salvaguardar la vida humana en el mar, la seguridad de la navegación y la protección del medio marino.

En consecuencia, al emprender una navegación no autorizada, sin zarpe y fuera del ámbito para el cual la embarcación se encontraba habilitada, el señor Anaya creó un





Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza mediante el código QR y el código de barras. Identificador: laUA yfzl hziR /bx7 /wvg k+td Ugm/=

riesgo no permitido, exponiendo de manera injustificada la vida e integridad de los tripulantes, así como la propia embarcación, riesgo que se materializó en el siniestro objeto de estudio, circunstancia que resulta jurídicamente relevante para efectos de la determinación de responsabilidades dentro del presente proceso de investigación por naufragio.

Asimismo, no obra en el expediente prueba alguna que acredite daños materiales cuantificables, perjuicios económicos o afectaciones patrimoniales directas reclamadas por los ocupantes, propietarios o terceros afectados, más allá del hecho mismo naufragio. Por consiguiente, se deja constancia expresa de que no se acreditó cuantificación de daños y perjuicios por las partes ni de terceros, razón por la cual no hay lugar a la práctica de diligencia de determinación de avalúo dentro de la presente actuación jurisdiccional.

### **No se probó una causa extraña**

En materia de responsabilidad civil por actividades peligrosas, el hecho dañoso lleva en sí una presunción de culpa que releva a la víctima de la necesidad de tener que probar la del autor del daño; como tal, susceptible de desvirtuar, acreditando la presencia de una causa extraña (fuerza mayor o caso fortuito, la intervención de un tercero o el hecho exclusivo de la víctima). De acuerdo con lo mencionado, observa el despacho que el señor Alfredo Seca Anaya, en su calidad de capitán de la MN POLI, no alegó, ni probó la ocurrencia de una causa extraña que lo relevara de la responsabilidad del siniestro marítimo de que trata esta investigación.

En este orden de ideas, el despacho encuentra plenamente demostrada la ocurrencia de un siniestro marítimo de naufragio, en desarrollo de una actividad considerada peligrosa como lo es la navegación marítima, correspondiendo el análisis de responsabilidad a lo dispuesto en la normatividad marítima vigente, a la luz de los criterios jurisprudenciales sobre actividad peligrosa, sin que en el presente caso se haya probado la existencia de daños patrimoniales susceptibles de valoración económica.

Con fundamento en las anteriores consideraciones fácticas y legales, el Despacho declarará la responsabilidad del señor Alfredo Seca Anaya, identificado con cédula de ciudadanía No. 73.169.729, en su calidad de capitán de la MN POLI tipo cabotaje con número de patente No. 11420059, por el siniestro marítimo de naufragio, ocurrido el día 30 de agosto de 2025.

En mérito de lo expuesto, el Capitán de Puerto de Coveñas en ejercicio de las facultades jurisdiccionales conferidas en el artículo 27 del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el numeral 8 del artículo 3 del Decreto 5057 de 2009, y administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley,

## **RESUELVE**

**ARTÍCULO PRIMERO:** Declarar civilmente responsable a Alfredo Seca Anaya identificado con cédula de ciudadanía No. 73.169.729, en calidad de capitán de la motonave POLI tipo cabotaje con patente No. 11420059, por el siniestro marítimo de naufragio en hechos ocurridos el 30 de agosto de 2025, de conformidad con lo expuesto en la presente providencia.

**ARTÍCULO SEGUNDO:** Declarar que con ocasión al siniestro marítimo ocurrido el 30

de agosto de 2025 no se acreditó cuantificación de daños y perjuicios por las partes o terceros, por lo tanto, no hay lugar a determinación de avalúo.

**ARTÍCULO TERCERO:** Notificar el contenido de la presente decisión a los sujetos procesales conforme establece el Decreto Ley 2324 de 1984 en concordancia con los términos establecidos en el Código General del Proceso para la notificación de autos, y el artículo 8° de la Ley 2213 de 2022.

**ARTÍCULO CUARTO:** Contra la presente proceden los recursos de reposición y subsidiario de apelación dentro de los cinco (5) días siguientes a la notificación personal o desfijación del edicto.

**NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,**

Capitán de Fragata **FRANCISCO ALEJANDRO OTAVO MARTÍNEZ**  
Capitán de Puerto de Coveñas



Identificador: laUA yfzi hziR /x7 /vvg k+td UgM=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza por medio de la firma electrónica.