

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

LA SUSCRITA ASESORA JURIDICA POR MEDIO DEL PRESENTE

EDICTO

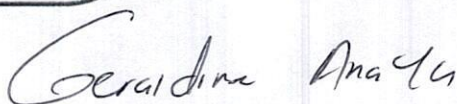
HACE SABER

QUE TENIENDO EN CUENTA QUE NO FUE POSIBLE REALIZAR NOTIFICACION PERSONAL AL SEÑOR ROYBER BANGUERA OROZCO IDENTIFICADO CON CEDULA DE CIUDADANÍA NO. 1.072.525.743 QUIEN PARA LA FECHA DE LOS HECHOS EJERCÍA COMO CAPITAN DE LA NAVE DALY CON MATRICULA CP-09-0317-A, DEL CONTENIDO DE LA SENTENCIA CALENDADA 31 DE MARZO DE 2025 PROFERIDA POR EL CAPITAN DE PUERTO DE COVEÑAS EL SEÑOR CAPITAN DE CORBETA FRANCISCO ALEJANDRO OTAVO MARTINEZ AL INTERIOR DE LA INVESTIGACION JURISDICCIONAL NO. 19012024004 LA SUSCRITA SECRETARIA SUSTANCIADORA 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: ARTICULO PRIMERO: NO DECLARAR CIVILMENTE RESPONSABLE DE LOS HECHOS OCURRIDOS EL 26 DE JULIO DE 2024 AL ROYBER BANGUERA OROZCO, IDENTIFICADO CON LA CÉDULA DE CIUDADANÍA N°. 1072525743, EN CALIDAD DE CAPITÁN DE LA MOTONAVE DALY CON MATRÍCULA CP-09-0317-A, DE ACUERDO CON LO EXPUESTO EN LA PARTE MOTIVA DE ESTA PROVIDENCIA. ARTICULO SEGUNDO: 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. ARTICULO TERCERO: 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

EL PRESENTE EDICTO SE FIJA HOY OCHO (08) DE JULIO DE DOS MIL VEINTICINCO (2025) A LAS 08:00 HORAS.

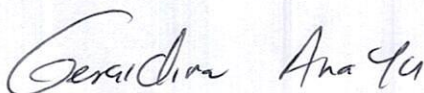
Capitanía de Puerto de Coveñas - CP 09

Dirección Carrera 2 No.8 C - 55 Barrio Guayabal, Coveñas
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 - @DimarColombia



GERALDINE MISHEL ANAYA MARTINEZ
SECRETARIA SUSTANCIADORA

EL PRESENTE EDICTO SE DESFIJA HOY CATORCE (14) DE JULIO DE DOS MIL VEINTICINCO (2025) A LAS 18:00 HORAS.



GERALDINE MISHEL ANAYA MARTINEZ
SECRETARIA SUSTANCIADORA

Capitanía de Puerto de Coveñas - CP 09

Dirección Carrera 2 No.8 C - 55 Barrio Guayabal, Coveñas

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 - @DimarColombia

E1-FOR-089-V7

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Coveñas, 31 de marzo de 2025

Referencia: 19012024004
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo

OBJETO A DECIDIR

Procede el despacho a resolver en primera instancia la investigación radicada bajo el No. 19012024004 iniciada por siniestro marítimo muerte con fundamento en el informe de novedades calendado 02 de agosto de 2024, por parte de la inspectora de naves menores de la Sección de Marina Mercante de la Capitanía, encontrándose involucrada la MN **DALY** con matrícula **CP-09-0317-A**.

HECHOS

Esta Capitanía de Puerto de Coveñas ha tenido conocimiento con fundamento en la información suministrada en el informe de fecha 02 de agosto de 2024 por parte de la inspectora de naves María Gómez Herrera, este despacho tuvo conocimiento de los hechos acaecidos el día 26 de julio de 2024, encontrándose involucrada la MN DALY con matrícula CP-09-0317-A, en el sector de Playa la Viuda en San Antero – Córdoba presentándose la muerte de Humberto Alfredo Suárez Vargas (q.e.p.d.) mientras hacía uso de los servicios prestados por la mentada nave, perdiendo la vida luego de subir al inflable denominado “dona” tras una afección que provocó su caída al mar.

Este Despacho dispuso mediante auto del 13 de agosto de 2024 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

- Informe de novedades calendado 02 de agosto de 2024.
- Acta de protesta del Capitán de la MN DALY con matrícula CP-09-0317-A, de fecha 26/07/2024.
- Copia de los certificados estatutarios y documentos pertinentes de la motonave DALY con matrícula No. CP-09-0317-A.
- Licencia de navegación – Motorista Costanero No. 1.072.525.743, correspondiente a Royber Banguera Orozco, vigente hasta el 25/12/2027.

- Contrato de compraventa de fecha 04 de junio de 2024, celebrado entre Edgar Darío Colón Barragán identificado con C.C. 92229802 en calidad de vendedor y Ariel Enrique Hernández Solar Identificado con C.C. 1104864187 en calidad de comprador de una motonave denominada DALY con matrícula No. CP-09-0317-A
- Epicrisis de fecha 26/07/2024 02:04PM, correspondiente SUAREZ VANEGAS HUMBERTO ALFREDO, identificado en vida con C.C. 5084897, emitida por la ESE CAMU IRIS LOPEZ DURAN DE SAN ANTERO NIT. 812002993.
- Registro civil de defunción, indicativo serial 05764795 de la Registraduría Nacional del Estado Civil.

• Testimoniales

- ARIEL ENRIQUE HERNANDEZ SOLAR con C.C. 1104864127.
- ROYBER BANGUERA OROZCO con C.C. 1072525743.
- EDGAR DARÍO COLÓN BARRAGÁN con C.C. 92229802.

✓ Trámite primera audiencia pública

Con fecha 22 de agosto de 2024 se celebró la primera audiencia pública dentro de la presente investigación jurisdiccional por hechos del 26 de julio de 2023 aproximadamente a las 09:00 horas en el Sector de Playa Blanca municipio de San Antero-Departamento de Córdoba, adelantada por Siniestro Marítimo *muerte* del señor Miguel Ángel Velázquez Castrillón quien en vida se identificaba con la cedula de ciudadanía No. 71.585.217, escuchándose en declaración bajo juramento al señor Edgar Darío Colón Barragán, quien conforme certificado de matrícula 0012311 expedido el 23/07/2014 figuraba como propietario y armador de la misma; no obstante, como datos relevantes manifestó que actualmente no era propietario de la MN DALY debido a que con fecha 04 de junio de 2024 había sido objeto de compraventa a favor de Ariel Enrique Hernández Solar, razón por la cual no tenía mayor conocimiento sobre hechos que han de ser materia del proceso.

Así pues, con fecha 28 de noviembre 2024, se llevó a cabo continuación diligencia primera audiencia pública dentro de la presente investigación, en la que se escuchó en declaración bajo la gravedad de juramento al señor ARIEL ENRIQUE HERNANDEZ SOLAR con C.C. 1104864127, por cuanto manifestó el señor Edgar Darío Colón Barragán haber vendido la MN DALY al señor Hernández Solar, según contrato de fecha 04/06/2024, previo a la ocurrencia de los hechos objeto de investigación. Asimismo se escuchó en diligencia de declaración bajo la gravedad de juramento al señor ROYBER BANGUERA OROZCO con C.C. 1072525743 en calidad de Capitán de la MN DALY, de conformidad con lo ordenado en auto del 25 de noviembre de 2024.

Cierre de Investigación

Mediante auto del 27 de febrero de 2025, se cerró la parte instructiva de la investigación, dando traslado a las partes por el termino de tres (3) días para alegar de conclusión de conformidad con el artículo 44 del decreto Ley 2324 de 1984. Decisión notificada a las partes que conforman la presente investigación por estado el 28 de febrero de 2025 a partir de las 08:00 horas por (1) día hábil en la cartelera de la Capitanía de Puerto y en el portal web de la entidad.

Alegatos de Conclusión.

No se presentaron alegatos de conclusión.

CONSIDERACIONES

De conformidad con el numeral 8 del artículo 3° del Decreto 5057 de 2009, corresponde al Capitán de Puerto, el conocimiento para la investigación y fallo de los accidentes o siniestros marítimos ocurridos dentro de las áreas de su jurisdicción, conforme al procedimiento consagrado en los artículos 25 y siguientes del Decreto Ley 2324 de 1984.

El artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984 establece que 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 (...)” (Cursiva fuera del texto).

A su vez, la norma en cita establece:

“APLICACIÓN DE TRATADOS Y CONVENIOS: Las disposiciones del presente título se aplicaran sin perjuicio de lo dispuesto en los tratados y convenios internacionales ratificados por Colombia” (Cursiva fuera del texto).

En igual sentido, el anexo 1 de la Resolución MSC.255 (84) adoptada el 16 de mayo de 2008, que trata de la adopción del Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos prevé:

“Capítulo 2. Definiciones (...) 2.9 Siniestro marítimo: acaecimiento, o serie de acaecimientos, directamente relacionado con la explotación de un buque que ha dado lugar a cualquier de las situaciones que seguidamente se enumeran (...)”

(1) La muerte o las lesiones graves de una persona (...) (Cursiva fuera del texto).

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

Caso Fortuito o Fuerza Mayor

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 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)

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 irremediabilmente 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 considera 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 contractual y extracontractual:

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 todo 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.

ACTIVIDAD PELIGROSA.

Es necesario indicar que, en materia de navegación, la ley impone obligaciones a las personas que desarrollan esta actividad, teniendo en cuenta que se debe realizar con una razonable diligencia respecto de las medidas previas, concurrente o posteriores al ejercicio de la operación.

El agente se considera responsable por los daños originados por esta actividad considerada como peligrosa, y la única razón por la cual se puede hablar de causas eximentes de responsabilidad, es la verificación de hechos provenientes de la fuerza mayor o el caso fortuito, los cuales en nuestra legislación, obedecen a circunstancias imprevisibles e irresistibles.

Así las cosas, no es la diligencia y cuidado como un hombre prudente actuando (responsabilidad subjetiva) la que se toma en cuenta sino, la prevención exigida para que no se produzca el posible resultado, en desarrollo de la actividad que coloca en peligro latente a la sociedad (responsabilidad objetiva).

Así mismo, es importante precisar que en tratándose de responsabilidad por el ejercicio de actividades peligrosas, la doctrina y jurisprudencia nacionales, con apoyo en el artículo 2356 del Código Civil, consideran que la culpa se presume, por lo que será suficiente a fin de obtener una reparación, demostrar la existencia del daño y que éste se produjo a causa de una actividad calificada como peligrosa, caso en el cual son obligados a reparar el daño tanto la persona que desarrolla la actividad, como aquella por cuenta de la cual se ejerce ésta.

En consecuencia, en la investigación deberá demostrarse que el vinculado es el autor de una actividad que causó el siniestro o que quien la estaba ejerciendo era un dependiente suyo.

En este sentido, vale la pena recordar que “daño” es toda lesión en el patrimonio, en el honor, en los sentimientos, en las prerrogativas de orden afectivo o intelectual. Tal y como lo define ALVARO BUSTAMANTE LEDESMA, en su libro “La Responsabilidad Extracontractual del Estado:

” El daño en términos generales es la lesión de un interés tutelado por el derecho y causada por el comportamiento ilícito o no de una persona diferente al titular del mismo. Esta lesión puede derivarse del incumplimiento o el cumplimiento anormal de una obligación contractual y en esta hipótesis se configura el daño contractual, o bien de un comportamiento contrario a una norma constitucional, civil, penal o administrativa, así como de una conducta que sin ser violatoria de tales ordenamientos tiene el carácter de antijurídica, entendida ésta como aquella que

ocasiona un perjuicio que quien lo sufre no tiene el deber jurídico de soportarlo, y en este evento se configura el daño extracontractual.

El daño puede ser causado por la acción directa de quien está obligado a restablecer el equilibrio turbado, por otras personas que están bajo su cuidado o dependencia o por las cosas o animales que le pertenecen, como prevén varias normas de nuestro Código Civil. El lesionamiento del interés tutelado puede ser material, cuando recae en bienes o cosas de tal naturaleza o inmaterial o moral si afecta bienes inasibles como el afecto, el ánimo, el honor, la tranquilidad y el goce o disfrute de la propia existencia, entre otros. Todos estos bienes materiales e inmateriales constituyen el patrimonio del ser humano y cuando se produce una lesión surge la obligación de su reparación. No estimamos atendible la diferencia que con mucha frecuencia se hace entre daños patrimoniales para designar los materiales y extrapatrimoniales para hablar de los morales, ya que acogemos la tesis de que tanto aquellos como éstos son patrimoniales por conformar el conjunto de intereses propios de una persona que protegen nuestra Constitución y la Ley.

El daño, que también se llama perjuicio, puede ser presente, pasado o futuro según el momento en que se aprecie y en relación con la ocurrencia del hecho o con su reclamación. Es presente el daño cuando se está sufriendo la consecuencia lesiva del hecho y ello puede concordar con la realización del hecho o la formulación de la reclamación; es pasado si la afección fue conjurada por quien la soportó y ésta circunstancia siempre debe predicarse en relación con la reclamación, pero nunca respecto del hecho y puede ser futuro siempre en relación con el hecho y la reclamación, cuando las consecuencias surgen en el transcurso del tiempo.

APRECIACIONES SOBRE LA CONDUCTA Y RESPONSABILIDAD DEL CAPITÁN

Es pertinente tener claro que la actividad ejecutada por el Capitán de una nave, es considerada como actividad peligrosa, donde la responsabilidad subjetiva radica de la diligencia y cuidado de un hombre prudente no le exime de responder.

Por el contrario, la responsabilidad es objetiva donde sus eximentes son únicamente y exclusivamente:

- Caso fortuito. Fuerza Mayor
- Culpa exclusiva de la víctima

De otra parte, y teniendo presente lo consignado en el artículo 1495 del código de Comercio “*el capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave*” (cursiva fuera de texto), de lo que se deduce que 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 del buque como las maniobras.

Caso concreto

El 26 de julio de 2025, conforme novedad acaecida en el sector de Playa la Viuda en San Antero – Córdoba, encontrándose involucrada la MN DALY con matrícula CP-09-0317-A, presentándose la muerte de Humberto Alfredo Suárez Vargas (q.e.p.d.) mientras hacía uso de los servicios prestados por la mentada nave, perdiendo la vida luego de subir al inflable denominado “dona” tras una afección que provocó su caída

al mar

Como resultado de las pruebas documentales y testimoniales allegadas al plenario y practicadas al interior del proceso, tenemos:

Mediante memorando de fecha 14/08/2024, el responsable de la Sección de Marina Mercante de esta Capitanía de Puerto remitió con destino a este proceso certificados de matrícula de la MN DALY, y de seguridad vigente hasta el 14/12/2024.

Oficio 19202401565 del 10 de diciembre de 2024, mediante el cual esta Capitanía de Puerto requirió epicrisis que reposare en el Centro de Atención Médica de Urgencia donde fue recibido el Humberto Alfredo Suárez Vanegas, solicitándose indicar la causa de la muerte; por consiguiente, con fecha 12 de diciembre de 2024 electrónicamente al correo institucional de este Despacho, fue recibida Epicrisis de fecha 26/07/2024- 02:04PM, correspondiente a SUAREZ VANEGAS HUMBERTO ALFREDO, identificado en vida con C.C. 5084897, emitida por la ESE IRIS LOPEZ DURAN DE SAN ANTERO NIT. 812002993, donde en el acápite de datos de ingreso se indicó:

“PACIENTE MASCULINO ADULTO DE 50 AÑSO DE EDAD TRAÍDO POR BOMBEROS, DESDE LA PLAYA A 8 MINUTOS PROMEDIO DE CARRETETREAS, INCONSCIENTE, SIN MECÁNICA RESPIRATORIA, SIN RESPUESTA A LOS ESTÍMULOS VERBALES O FÍSICOS, AL EXAMEN FÍSICO SIN SIGNOS VITALES APRECIABLES, EL ELECTROCARDIOGRAMA MUESTRA ASITOLIA, POR LO QUE SE DETERMINA EL FALLECIMIENTO; EL FAMILIAR PRESENTE Y ACOMPAÑANTES REFIEREN SE ENCONTRABA EN CALIAD DE TURISTA EN EL MAR, CUANDO SE CAE AL AGUA, DESDE UN ANEXO DE UN VEHÍCULO ACUÁTICO, ES RESCATADO CONSCIENTE Y POSTERIORMENTE PIERDE LA CONCIENCIA EN EL VEHÍCULO, MIENTRAS ES TRASLADADO A LA ORILLA DE LA PLAYA Y DESPUÉS TRASLADADO EN VEHÍCULO TERRESTRE HASTA ESTA INSTITUCIÓN. (...)

DATOS DE EGRESO

Diag. Confirmado W748-AHOGAMIENTO Y SUMERSION NO ESPECIFICADOS: OTRO LUGAR ESPECIFICADO. (...)

OBSERVACION

SE REALIZA CIERRE DE HISTORIA CLINICA POR FALLECIMIENTO DEL PACIENTE, HORA DE MUERTE DESIGNADA 13:47, CAUSA DE MUERTE PARO CARDIO RESPIRATORIO (...).

Asimismo, fue allegado Registro civil de defunción, indicativo serial 05764795 de la Registraduría Nacional del Estado Civil correspondiente a SUAREZ VANEGAS HUMBERTO ALFREDO, en respuesta al requerimiento realizado por este Despacho mediante oficio No. 19202401570 del 11/12/2024.

De las pruebas anteriormente transcritas permiten a esta instancia colegir en grado de certeza, que en el asunto *sub examine* no se configuró siniestro marítimo muerte directamente relacionado con la explotación de un buque, teniendo en cuenta lo indicado por la inspectora de naves menores de la

sección de marina mercante de esta Capitanía de Puerto, adicional a lo declarado y elevado mediante protesta por parte de Royber Banguera Orozco quien se encontraba al mando de la MN DALY para la fecha de los hechos que para la época contaba con certificados de matrícula, seguridad y navegabilidad vigentes, en concordancia con el diagnostico confirmado y observaciones contenido en la epicrisis emitida por la ESE CAMU IRIS LOPEZ DURAN DE SAN ANTERO con fecha 26 de julio de 2024, dado que no es posible atribuir como responsabilidad de la operación de la MN DALY al mando del señor Banguera Orozco la muerte que conforme lo diagnosticado por el Centro de Atención Médica de Urgencia donde fue recibido el Humberto Alfredo Suárez Vanegas, producto de paro cardio respiratorio por ahogamiento y sumersión no especificados; en lo que concierne a la responsabilidad civil extracontractual enmarcada en la naturaleza de la responsabilidad objetiva, se ha dicho que la única forma de exonerarse de ésta es través de la probanza de uno de los siguientes eventos: 1) *fuerza mayor o caso fortuito.*, 2) *culpa exclusiva de la víctima.*, 3) *hecho de un tercero.*

Al respecto, como se mencionó la Ley 95 de 1890, señala: “Se llama fuerza mayor o caso fortuito, el imprevisto a que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los autos de autoridad ejercidos por un funcionario público. Etc.”

En ese sentido, resulta importante lo expresado por la Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia en reiteradas ocasiones, al manifestar que el principio de necesidad de la prueba se funda en la vigencia de la publicidad u contradicción de la misma y en que el conocimiento adquirido por el juez del proceso sea logrado con la intervención de las partes y con observancia del trámite previsto para los medios de convicción. Además, aseguró que ese postulado entraña dos límites para el juez: (i) positivo: que lo grava con el deber de ajustar su juicio crítico-valorativo solamente al conjunto de las probanzas incorporadas al proceso en forma legal, regular u oportuna y (ii) negativo: que le impide fundar su decisión en soporte distinto a ese caudal probatorio.

Conforme a lo anterior, la prueba como medio de convicción del juez resulta ser la misma verdad fáctica, que el juzgador como autoridad jurisdiccional del Estado declara en el marco del proceso. Por ello, la convicción de juez es la que las partes o los intervinientes dentro del proceso orientan con el propósito de que se reconozca el derecho o las pretensiones reclamadas.

Finalmente, es preciso mencionar que, al confrontar las pruebas reinantes en la presente investigación, esta instancia concluye que los hechos esencia de investigación no se configuró la ocurrencia de siniestro marítimo muerte directamente relacionada con la explotación de un buque donde se involucre responsabilidad atribuible al capitán de la nave DALY, así como, es importante resaltar que tanto los certificados de seguridad y navegabilidad de la mentada embarcación como la licencia que ostenta el capitán se encontraban vigentes para el día de ocurrencia de los hechos.

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

Capitán de Corbeta **FRANCISCO ALEJANDRO OTAVO MARTINEZ**
Capitán de Puerto de Coveñas