

**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 NOTIFICACIÓN PERSONAL A LOS SEÑORES HEIVINSSON HERRERA CAMPO, IDENTIFICADO CON CÉDULA DE CIUDADANÍA NO. 92.231.757 QUIEN PARA LA FECHA DE LOS HECHOS EJERCÍA COMO CAPITÁN, LUIS ANTONIO SALÓN GÓMEZ CON CEDULA CIUDADANÍA NO.92.227.450 EN SU CALIDAD DE PROPIETARIO Y BETTY ESTER CANCHILA CÁRDENAS IDENTIFICADA CON CEDULA DE CIUDADANÍA NO 32.258.597 EN SU CALIDAD DE ARMADORA DE LA NAVE ALEXANDRA II CON MATRÍCULA CP-09-0869-R, DEL CONTENIDO DE LA SENTENCIA CALENDADA 25 DE JUNIO DE 2025 PROFERIDA POR EL SEÑOR CAPITÁN DE FRAGATA FRANCISCO ALEJANDRO OCTAVO MARTÍNEZ EN SU CALIDAD DE CAPITÁN DE PUERTO DE COVEÑAS AL INTERIOR DE LA INVESTIGACIÓN JURISDICCIONAL NO. 19012025002 LA SUSCRITA SECRETARIA SUSTANCIADORA DE LA OFICINA JURÍDICA DE LA CAPITANÍA 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 DECIDIÓ.

ARTÍCULO PRIMERO: DECLARAR CIVILMENTE RESPONSABLE A HEIVINSSON HERRERA CAMPO, IDENTIFICADO CON CÉDULA DE CIUDADANÍA NO. 92.231.757, EN CALIDAD DE CAPITÁN DE LA MOTONAVE ALEXANDRA II CON MATRÍCULA CP-09-0869-R, POR EL SINIESTRO MARÍTIMO NAUFRAGIO EN HECHOS OCURRIDOS EL 15 DE FEBRERO DE 2025, DE CONFORMIDAD CON LO EXPUESTO EN LA PRESENTE PROVIDENCIA.

ARTÍCULO SEGUNDO: DECLARAR QUE CON OCASIÓN AL SINIESTRO MARÍTIMO ACAECIÓ EL 15 DE FEBRERO 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, ARTÍCULO 8° DE LA LEY 2213 DE 2022.

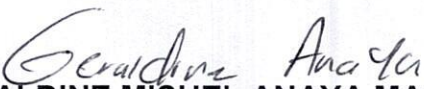
ARTÍCULO CUARTO: CONTRA LA PRESENTE PROCEDEN LOS RECURSOS DE REPOSICIÓN Y SUBSIDIARIO DE APELACIÓN DENTRO DE LOS CINCO (5) DÍAS SIGUIENTES A LA

NOTIFICACIÓN PERSONAL O DESFIJACIÓN DEL EDICTO. NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE, CAPITÁN DE FRAGATA FRANCISCO ALEJANDRO OTAVO MARTINEZ CAPITÁN DE PUERTO DE COVEÑAS.

EL PRESENTE EDICTO SE FIJA HOY VEINTICINCO (25) DE SEPTIEMBRE DE DOS MIL VEINTICINCO (2025) A LAS 08:00 HORAS.


GERALDINE MISHEL ANAYA MARTÍNEZ
SECRETARIA SUSTANCIADORA

EL PRESENTE EDICTO SE DESFIJA HOY PRIMERO (01) DE OCTUBRE DE DOS MIL VEINTICINCO (2025) A LAS 18:00 HORAS.


GERALDINE MISHEL ANAYA MARTÍNEZ
SECRETARIA SUSTANCIADORA

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Coveñas, 25 de junio de 2025

Referencia: 19012025002

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo

OBJETO A DECIDIR

Procede el despacho a resolver en primera instancia la investigación radicada bajo el No. 19012025002 iniciada por siniestro marítimo con fundamento en la información suministrada en el acta de protesta del 16 de febrero de 2025, Yeison Barrios Coa en calidad de inspector de seguridad marítima de pasajeros de la capitanía de puerto de Coveñas, encontrándose involucrada la motonave denominada **ALEXANDRA II** con matrícula **CP-09-0869-R**.

HECHOS

Esta Capitanía de Puerto de Coveñas tuvo conocimiento con fundamento en el Acta de protesta calendarado 16 de febrero de 2025 suscrito por Yeison Barrios Coa en calidad de inspector de seguridad marítima de pasajeros de la capitanía de puerto de Coveñas comunica lo siguiente:

- *"En labores de control realizadas el día sábado 15 de febrero del año 2025 a las 14 horas recibo llamada de la estación de control informando novedad con una MN el cual habría sufrido naufragio con pasajeros a la altura de punta piedra, al llegar al punto ya habían evacuado al personal y sacado la lancha de la situación y trasladada a su lugar de origen (LA COQUERITA), al llegar a la zona donde reposaba empleada la MN se evidencia que se trataba de la embarcación registrada con el nombre ALEXANDRA II con matrícula CP-09-0869-R de actividad de deporte náuticos, allí se encontraba la familia afectada donde toma la vocería el señor JORGE CALA con número de celular 320 787 4185, proveniente de SOCORROSANTANDER quien manifiesta que iba con su familia a bordo de la MN 16 personas, incluido un niño de 4 años, 3 niños menores de 2 años y un adulto mayor de 70 años el cual ninguno sufrió daños y afectaciones por la pronta respuesta de las MN compañeras que se encontraban en el lugar de los hechos."*

Asimismo, se informó que fue impuesto reporte de infracciones por la presunta violación a la normatividad marítima colombiana consistente en transportar pasajeros excediendo la capacidad autorizada en la matrícula.

Este despacho dispuso mediante auto del 25 de marzo de 2025 dar inicio a la investigación, por siniestro marítimo con fundamento en las facultades legales



Identificador: mWzV x5IA lXYP c0u1 YdWA 70K Di4=

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

conferidas por el Decreto Ley 2324 de 1984, en la cual se allegaron y practicaron las siguientes:

PRUEBAS

Documentales

- Acta de protesta de fecha 16 de febrero de 2025, suscrita por Yeison Barrios Coa, en calidad de Inspector de Seguridad Marítima de Pasajeros, mediante la cual pone en conocimiento la novedad presentada el 15 de febrero de 2025.
- Copia de los documentos pertinentes, certificados de navegabilidad, seguridad y clasificación de la motonave ALEXANDRA II, matrícula CP-09-0869-R, de bandera colombiana, allegados por memorando No. MEM-202500096-MD-DIMAR-CP09-AMERC de fecha 2 de abril de 2025, la responsable de la Sección de Marina Mercante dio respuesta a la solicitud realizada mediante memorando No. MEM-202500087-MD-DIMAR-CP09-JURIDICA de fecha 28 de marzo de 2025.
- Pronósticos de las condiciones meteorológicas y oceanográficas del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe, para las fechas comprendidas entre el 14, 15 y 16 de febrero de 2025 para el puerto de Coveñas.
- Memorando No. MEM-202500087-MD-DIMAR-CP09-JURIDICA de fecha 28 de marzo de 2025, se solicitó información al responsable de la Sección de Marina Mercante CP09, consistente en los certificados de navegabilidad, seguridad y clasificación de la motonave ALEXANDRA II, matrícula CP-09-0869-R y bandera colombiana.

Interrogatorios de parte

- LUIS ANTONIO SALÓN GÓMEZ, identificado con cédula de ciudadanía No. 92.227.450.
- HEIVINSON HERRERA CAMPO, identificado con cédula de ciudadanía No. 92.231.757.
- FRANCISCO JAVIER RODRÍGUEZ VITOLA con C.C. 92.231.336

✓ Trámite primera audiencia pública

El 10 de abril de 2025, a las 09:47 horas, se dio apertura a la primera audiencia pública dentro de la investigación jurisdiccional No. 19012025002, por el siniestro marítimo ocurrido el 15 de febrero de 2025 en Punta de Piedra, Coveñas, Sucre, que involucró a la motonave ALEXANDRA II con matrícula CP-09-0869-R. La diligencia fue presidida por el señor Capitán de Corbeta Francisco Alejandro Otravo Martínez, en su calidad de Capitán de Puerto. Se dejó constancia de que la audiencia fue de carácter presencial y grabada, conforme a la Ley 2430 de 2024 y a los artículos 103 y 107 del Código General del Proceso.

Comparecieron los señores Luis Antonio Salón Gómez en calidad de propietario de la nave; Heivinson Herrera Campo en calidad de capitán de la nave ALEXANDRA II y Francisco Javier Rodríguez Vitola (proel), quienes se identificaron plenamente, autorizaron notificación electrónica y manifestaron no estar asistidos por abogado. Se

registró la inasistencia de la armadora Betty Esther Canchila Cárdenas.

Leído el auto de apertura de investigación la investigación jurisdiccional de fecha del 25 de marzo de 2025. El capitán de la nave Heivinson Herrera Campo entregó escrito en el que narró que el día del incidente, mientras la nave se encontraba fondeada realizando actividad turística, una ola impactó la embarcación lo cual generó un impacto con el fondo coralino y posterior a eso el ingreso de agua al casco, provocando ingreso de agua y su hundimiento, por lo que solicitó auxilio a otras naves que evacuaron a los pasajeros sin afectaciones personales; posteriormente, la embarcación fue reflotada.

En declaración juramentada, Heivinson Herrera Campo manifestó que contaba con licencia vigente como motorista costanero, que la nave se dedicaba a actividades turísticas y negó haber transportado pasajeros en exceso. Francisco Javier Rodríguez Vitola ratificó que la nave estaba anclada y que la evacuación de los pasajeros se realizó con apoyo de otras embarcaciones. Por su parte, Luis Antonio Salón Gómez indicó no haber estado presente el día de los hechos, pero reconoció la relación con el capitán y su idoneidad.

Cierre de Investigación

Mediante auto del 16 de mayo 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. Decisión que fue comunicada a las partes que conforman la presente investigación y notificada por estado el 19 de mayo de 2025, a partir de las 08:00 horas, siendo desfijada a las 18:00 horas de esa misma fecha de la Cartelera de la Capitanía de Puerto. Igualmente, dicho estado fue publicado en la plataforma de la entidad y notificado a los correos electrónicos suministrados.

Alegatos de Conclusión.

No se presentaron alegatos de conclusión.

CONSIDERACIONES

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: *"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(...)"*.

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)

Y más recientemente, 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 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 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 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.

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.





Identificador: mWzV x5JA ixYP cou1 YdWA 70K Dd4=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza por la copia en papel.

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 extramatrimoniales 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 única y exclusivamente:

- Caso fortuito y 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 náuticas y técnicas en que se involucre a la misma.

CASO CONCRETO

En hechos acaecidos el día 15 de febrero de 2025 la motonave ALEXANDRA II, con matrícula CP-09-0869-R, cuyo propietario es el señor LUIS ANTONIO SALÓN GÓMEZ, identificado con cédula de ciudadanía No. 92.227.450, armadora la señora BETTY ESTHER CANCHILA CÁRDENAS, identificada con cédula de ciudadanía No. 32.258.597, y el señor HEIVINSON HERRERA CAMPO, identificado con cédula de ciudadanía No. 92.231.757 en calidad de capitán, se presentó siniestro marítimo naufragio, en el sector de Punta Piedra, jurisdicción de Coveñas, Sucre.

Lo anterior, con fundamento con el acta de protesta elevada por el inspector de seguridad marítima pasajeros Yeison Barrios Coa, así como de las declaraciones rendidas en audiencia pública. Se tiene que la motonave, durante actividades de transporte marítimo con fines turísticos y mientras se encontraba fondeada, fue impactada por una ola que generó un choque con el fondo coralino y posterior a eso el ingreso de agua al casco, provocando naufragio. Gracias a la intervención de embarcaciones cercanas, la totalidad de los pasajeros fue evacuada sin que se registraran lesionados o pérdidas humanas.

Revisada la documentación técnica obrante en los folios 21 al 36 del expediente, se constató que la motonave contaba con certificado de seguridad para buques de pasaje con arqueo bruto inferior o igual a 150, expedido en Coveñas el 11 de marzo de 2025 con vigencia hasta el 11 de marzo de 2026, es decir, posterior a la ocurrencia de los hechos de interés, situación que refleja una deficiencia en el cumplimiento de los requisitos mínimos exigibles para la operación segura de la motonave y contaba con certificado de matrícula CP-09-0869-R, expedido en Coveñas el 27 de agosto de 2019.

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 una interacción entre la Vaguada Monzónica ubicada sobre el oeste del atlántico norte, generando así un gradiente de presión entre débil a moderado con vientos frescos de dirección este y noroeste con velocidad entre 17 y 24 nudos (Fuerza 5-6) y una altura de ola significativa que oscila entre 1.5 a 2.6 metros (Mar 4-5) especialmente en el área central del mar caribe. sistema de alta presión en el Atlántico Norte, generando vientos frescos de dirección este-noreste, con velocidades de entre 17 y 24 nudos y altura de ola significativa de 1.5 a 2.6 metros, condiciones que pudieron haber influido en la maniobrabilidad de la embarcación.

A pesar de ello, 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. Asimismo, se advierte que no fue necesaria operación formal de reflote por parte de las autoridades marítimas, toda vez que la motonave fue auxiliada por embarcaciones particulares presentes en el lugar de los hechos.



Identificador: mWzV x5IA IXYP c0u1 YdWA 7i0K DId=

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

En consecuencia, se concluye que se configuró siniestro marítimo naufragio, originado en circunstancias que comprometen la conducción técnica de la nave bajo responsabilidad de su capitán, en tanto navegaba en una embarcación que no reunía las condiciones técnicas para tal actividad, conforme registra fecha de expedición de los certificados estatutarios y última inspección de seguridad realizada a la MN ALEXANDRA II con matrícula CP-09-0869-R, incumpliendo con ello las disposiciones de seguridad marítima previstas en la normatividad marítima vigente.

Por último, se reitera que no se probó la existencia de daños o perjuicios patrimoniales susceptibles de cuantificación económica por parte de las partes o terceros interesados, razón suficiente para no disponer la práctica de diligencia de terminación de avalúo.

RESUELVE

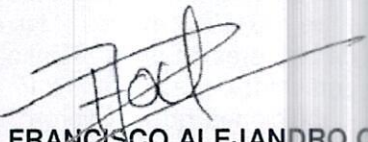
ARTICULO PRIMERO: Declarar civilmente responsable a Heivinson Herrera Campo, identificado con cédula de ciudadanía No. 92.231.757, en calidad de capitán de la motonave ALEXANDRA II con matrícula CP-09-0869-R, por el siniestro marítimo naufragio en hechos ocurridos el 15 de febrero de 2025, de conformidad con lo expuesto en la presente providencia.

ARTICULO SEGUNDO: Declarar que con ocasión al siniestro marítimo acaecido el 15 de febrero 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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 CUMPLASE,


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