

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

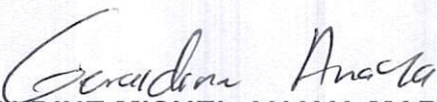
LA SUSCRITA SECRETARIA SUSTANCIADORA POR MEDIO DEL PRESENTE

EDICTO

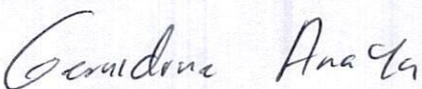
HACE SABER

QUE TENIENDO EN CUENTA QUE NO FUE POSIBLE REALIZAR NOTIFICACIÓN PERSONAL A LOS SEÑORES JOSÉ DE LOS SANTOS MONTES TAFUR IDENTIFICADO CON CEDULA DE CIUDADANÍA NO.92225962 QUIEN PARA LA FECHA DE LOS HECHOS EJERCÍA COMO CAPITÁN DE LA NAVE CAP MARTÍNEZ CON MATRÍCULA CP-09-0613-P Y EL SEÑOR DIEGO ALEJANDRO MARTÍNEZ BARÓN EN SU CALIDAD DE PROPIETARIO Y ARMADOR DE LA NAVE CAP MARTÍNEZ CON MATRÍCULA CP-09-0613-P, DEL CONTENIDO DE LA SENTENCIA CALENDADA 26 DE JUNIO DE 2025 PROFERIDA POR EL SEÑOR CAPITÁN DE FRAGATA FRANCISCO ALEJANDRO OTAVO MARTÍNEZ EN SU CALIDAD DE CAPITÁN DE PUERTO DE COVEÑAS AL INTERIOR DE LA INVESTIGACIÓN JURISDICCIONAL NO. 19012025001 LA SUSCRITA SECRETARIA SUSTANCIADORA DE LA OFICINA JURIDICA 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.**ARTICULO PRIMERO:** DECLARAR LEGÍTIMA LA ARRIBADA FORZOSA DEL SEÑOR JOSÉ DE LOS SANTOS MONTES, T.M. NO. 92225962, EN CALIDAD DE CAPITÁN DE LA MOTONAVE CAP MARTINEZ, EN CONFORMIDAD CON LA PARTE MOTIVA DE LA PRESENTE 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 8º DE LA LEY 2213 DE 2022.**ARTÍCULO 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.NOTIQUESE Y CÚMPLASE, CAPITÁN DE FRAGATA FRANCISCO ALEJANDRO OTAVO MARTINEZ CAPITÁN DE PUERTO DE COVEÑAS.

EL PRESENTE EDICTO SE FIJA HOY PRIMERO (01) DE OCTUBRE DE DOS MIL VEINTICINCO (2025) A LAS 08:00 HORAS.


GERALDINE MISHEL ANAYA MARTÍNEZ
SECRETARIA SUSTANCIADORA

EL PRESENTE EDICTO SE DESFIJA HOY SIETE (07) DE OCTUBRE DE DOS MIL VEINTICINCO (2025) A LAS 18:00 HORAS.


GERALDINE MISHEL ANAYA MARTÍNEZ
SECRETARIA SUSTANCIADORA

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Coveñas, 26 de junio de 2025

Referencia: 19012025001

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo

OBJETO A DECIDIR

Procede el despacho a resolver en primera instancia la investigación radicada bajo el No. 19012025001 iniciada por siniestro marítimo-*arribada forzosa*, con fundamento en el acta de protesta suscrita por el señor José de los santos Montes Tafur en su calidad de capitán de la motonave CAP MARTINEZ con matrícula CP-09-0613-P de bandera colombiana.

HECHOS

Con fundamento en el acta de protesta suscrita por el señor José de los santos Montes Tafur en su calidad de capitán de la motonave CAP MARTINEZ y recibido ante esta capitanía de puerto de Coveñas bajo radicado No. 192025100123 de fecha 25 de enero de 2025, en el que se puso en conocimiento de este despacho la situación donde se encontró involucrada la motonave denominada CAP MARTINEZ con matrícula CP-09-0613-P de bandera colombiana comunica lo siguiente:

"Yo JOSÉ DE LOS SANTOS MONTES TAFUR, de nacionalidad colombiana con licencia de navegación #92.225.962 expedida por DIMAR en calidad de capitán de la motonave CAP MARTINEZ de bandera colombiana con matrícula CP-09-0613-P con TRB 20.40

Descripción de mi persona, para salvar los intereses de mi embarcación, tripulación, los armadores y los míos propio hago FORMAL PROTESTA por cambio de destino de puerto de llegada; a continuación, se narra los siguientes hechos.

- 1. La embarcación ENTRA A ZONA DE FONDEO POR PESTOLU 10:25 horas del día 18 de enero del 2025 me encuentro con zarpe de Cartagena por 20 días DE FAENA DE PESA EN EL MAR CARIBE.*
- 2. El zarpe tiene fecha de 30 de diciembre con duración de 20 días para faena de pesca el cual por condiciones meteorológicas de condiciones meteomarinas decidí atracar en el puerto de Coveñas y suspender mi faena de pesca y mi puerto de destino Cartagena, para salvaguardar mis intereses, con los de la tripulación y el barco.*
- 3. En este lugar Procedo a llamar a estación de control de Coveñas informando mi ubicación donde estoy para informar mi ingreso y locación, para arribar al puerto de Coveñas, porque el zarpe que tengo no corresponde a la jurisdicción de*

Coveñas, ya que es de CARTAGENA para poder hacer la documentación correspondiente y saca un nuevo Zarpe.

4. Después de esta información procedo a esperar las indicaciones y esperar información por las autoridades para arribar y sacar un nuevo ZARPE" (...)

Con fundamento en las facultades conferidas por los artículos 25, 26, 27 y 35 del Decreto Ley 2324 de 1984, esta instancia abre la correspondiente investigación jurisdiccional por siniestro marítimo-arribada forzosa, con el objetivo de establecer las circunstancias de tiempo, modo, y lugar en que sucedieron los hechos y determinar las posibles violaciones a normas o reglamentos que rigen la Actividad Marítima, en la cual se allegaron y practicaron las siguientes:

PRUEBAS

Que en la presente investigación se allegaron y se practicaron las siguientes pruebas:

DOCUMENTALES

- Acta de protesta de fecha 18 de enero de 2025, suscrita por el señor José de los santos Tafur en su calidad de capitán de la motonave CAP MARTINEZ y recibido ante esta capitanía de puerto de Coveñas bajo radicado No. 192025100123 de fecha 25 de enero de 2025.
- Copia de los documentos pertinentes de la nave CAP MARTINEZ con matrícula CP-09-0613-P de bandera colombiana, allegados por memorando No. MEM-202500099-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-202500097-MD-DIMAR-CP09-JURIDICA de fecha 02 de abril de 2025.
- Pronósticos de las condiciones meteorológicas y oceanográficas del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe, para las fechas comprendidas entre el 17, 18 y 19 de enero de 2025.
- Memorando No. MEM-202500097-MD-DIMAR-CP09-JURIDICA de fecha 02 de abril 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 CAP MARTINEZ con matrícula CP-09-0613-P de bandera colombiana.

INTERROGATORIOS DE PARTE

- José de Los Santos Montes Tafur
- Diego Alejandro Martínez Barón

✓ Trámite primera audiencia pública

En Coveñas a los dieciséis (16) días del mes de abril del año dos mil veinticinco (2025), siendo las 10:07 a.m., se dio inicio a la primera audiencia pública dentro de la Investigación Jurisdiccional No. 19012025001, adelantada por la Capitanía de Puerto de Coveñas, adelantada por siniestro marítimo ocurrido el día 18 de enero de 2025 en el sector de PESTOLU, encontrándose involucrada la

38

Identificador: ZH4H dzza 1w/ LA0v a7RU Zclh wpA=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se garantiza por medio del código de verificación que aparece en la parte superior derecha.

Identificador: ZH4H dzza 1w/l | A0v a7B|| Zcl b wnA=



-

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*

39

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 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.

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 18 de enero de 2025 la motonave CAP MARTINEZ con matrícula CP-09-0613-P, cuyo propietario es el señor Diego Alejandro Martínez Barón, identificado con cédula de ciudadanía No. 1.104.873.383, y el señor José de los Santos Montes Tafur, identificado con cédula de ciudadanía No. 92.225.962 en calidad de capitán, tenemos que se presentó siniestro marítimo arribada forzosa en el puerto de Coveñas.

A partir de lo informado por el Capitán de la motonave CAP MARTINEZ, específicamente que el 18 de enero de 2025, a las 10:25 horas, la embarcación ingresó a la zona de fondeo por el punto PESTOLU, contando con zarpe emitido por la Capitanía de Puerto de Cartagena, con fecha del 30 de diciembre de 2024 y autorizado por veinte (20) días para faena de pesca en el mar Caribe.

Durante la navegación, y debido a condiciones meteomarinadas adversas, el Capitán decidió suspender la faena y dirigirse al puerto de Coveñas, a fin de proteger la seguridad de la tripulación, de la embarcación y de su propia integridad. Esta decisión se tomó a pesar de que el puerto de destino autorizado en el zarpe era Cartagena.

Al llegar a la zona de fondeo en Coveñas, el Capitán de la nave se comunicó con la Estación de Control Marítimo de esa jurisdicción, informando su ubicación y justificando su ingreso, puesto que conforme lo manifestado, el documento de zarpe no estaba autorizado para arribar a ese puerto y, su intención fue regularizar la situación documental y solicitar la expedición de un nuevo zarpe desde Coveñas.

Destacándose qué la razón por la cual ingresó el pesquero CAP MARTINEZ al puerto de Coveñas, obedece a la situación meteorológica, en especial de viento, corrientes y oleaje de la zona, que le permitió acercarse sin riesgo.

En este orden de ideas el despacho, abrió investigación por siniestro marítimo consistente en arribada forzosa, en tanto que el Código de Comercio en el artículo 1541 establece que:

"La arribada forzosa es legítima o ilegítima: la legítima es la que procede de caso fortuito inevitable, e ilegítima la que trae su origen de dolo o culpa del capitán. La arribada forzosa se presumirá ilegítima. En todo caso, la capitanía de puerto investigará y calificará los hechos" (Cursiva fuera del texto).

A la luz de lo anterior, la arribada forzosa es considerada como la entrada necesaria a puerto distinto al autorizado a través del zarpe, que se califica como legítima cuando surge de una circunstancia imprevisible e invencible ajena a la voluntad del capitán, y adquiere la categoría de ilegítima cuando surge del dolo o la culpa por parte de este último.

Cabe precisar que la navegación está catalogada como una actividad peligrosa, que conforme a las previsiones del artículo 2356 del Código Civil y la evolución jurisprudencial, tiene un tratamiento distinto a los regímenes tradicionales de responsabilidad, ya que en este caso quien ejerce estas actividades de alto riesgo, es quien está llamado a demostrar los elementos eximentes de responsabilidad como lo es la fuerza mayor y el caso fortuito, estableciéndose así una presunción legal de culpa por parte del agente.

En consecuencia, en el presente caso el señor JOSÉ DE LOS SANTOS MONTES TAFUR, en su condición de capitán de la nave "CAP MARTINEZ", es quien debe soportar las consecuencias jurídicas que se derivan del ejercicio de su actividad, es decir, como sujeto sobre el cual recae la presunción de culpabilidad, es quien debe entrar a demostrar que el hecho no le es imputable, sino que por el contrario obedeció a una circunstancia ajena a su voluntad como es el caso fortuito y la fuerza mayor, para que pueda destruir dicha ficción legal y demostrar que su arribo fue legítimo.

En las pruebas obrantes dentro del expediente se encuentra la declaración rendida por el capitán de la motonave CAP MARTINEZ el 16 de abril de 2025, en la que se le preguntó respecto al itinerario del viaje previsto para la fecha de los hechos de acuerdo con el zarpe expedido, a lo que principalmente manifestó que el 18 de enero de 2025 debió arribar forzosamente a tolú además del mal tiempo, cuando se encontraba realizando faena de pesca afuera de las islas de san bernardo y de manera impetuosa la nave fue sacudida ocasionándole unos daños a los equipos de la embarcación, siendo esta la razón por la cual ingresó al puerto.

Con lo anterior, se encuentra acreditado que el destino de la nave CAP MARTINEZ, para el día de los hechos investigados era Cartagena, por lo que se estructuran los elementos para declarar la arribada forzosa de la nave CAP MARTINEZ, al puerto de Coveñas dentro del caso.

Esta actividad peligrosa se circunscribe al régimen de responsabilidad objetiva, donde el factor no es controvertible, por cuanto se presume la misma.

No obstante a ello, la jurisprudencia ha establecido que cuando se comete una falta ocasionada por una actividad peligrosa, el agente infractor pueda exonerarse probando alguna causa extraña (caso fortuito o fuerza mayor, Culpa exclusiva de la víctima, Hecho de un tercero).

Con relación a lo anterior, la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, en sentencia del 25 de Octubre de 1.999 dijo:

" (...) la fuente positiva de esta teoría se localiza en el artículo 2356 del C. CIVIL, cuyo texto permite presumir la culpa en el autor del daño que a su vez genera la actividad peligrosa, sin que ello implique modificar la concepción subjetiva de la responsabilidad, pues aún dentro del ejercicio de la actividad peligrosa está se sigue conformando por los elementos que inicialmente se identificaron, pero con una variación en la carga probatoria, porque demostrado el ejercicio de la actividad peligrosa ocasionalmente del daño, la culpa entra a presumirse en el victimario" (Cursiva fuera del texto).

Ahora bien, de frente a los Pronósticos de las condiciones meteorológicas y oceanográficas del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe, para las fechas comprendidas entre el 17, 18 y 19 de enero de 2025, se tiene que para el día 18 de enero de 2025 fecha en que acaecieron los hechos objeto de investigación; área marítima: cielo parcialmente nublado. Viento de dirección variable, con velocidad de 4 a 15 nudos (fuerza 2-4). Altura significativa de la ola oscilaría entre 0.9 a 1.2 metros (Mas 3), por tanto, en el caso sujeto a estudio, considera esta instancia que el señor José de Los Santos Montes Tafur, no es responsable de la arribada forzosa, por lo que la considera este despacho como legítima, teniendo en cuenta que la norma es clara al establecer que sus únicos eximentes son el caso fortuito o fuerza mayor, situaciones que se presentaron en el presente caso, como bien ha quedado desarrollado a lo largo del presente proveído.

En este orden de ideas, se constituye la primera parte del citado artículo 1541 del Código de Comercio, el cual determina que la arribada forzosa es legítima cuando procede de caso fortuito inevitable.

En virtud de lo anterior, y al evaluar las pruebas en conjunto, de acuerdo con las reglas de la sana crítica, se sostiene que está plenamente demostrado que la nave denominada CAP MARTINEZ entró en arribada forzosa legítima al puerto de Coveñas el día 18 de enero de 2025.

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,

RESUELVE

ARTICULO PRIMERO: Declarar legítima la arribada forzosa del señor José de Los Santos Montes Tafur, identificado con C.C. No. 92225962, en calidad de Capitán de la motonave CAP MARTINEZ con matrícula CP-09-0613-P, de conformidad con la parte motiva de la presente 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.

NOTIFÍQUESE Y CUMPLASE,
Dada en Coveñas



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