

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA
CAPITANIA DE PUERTO DE URABÁ Y DEL DARIÉN

LA SUSCRITA SUSTANCIADORA DE LA OFICINA JURÍDICA DE LA
CAPITANIA DE PUERTO DE URABÁ Y DEL DARIÉN

EDICTO NO.003/2025

HACE SABER

QUE DE CONFORMIDAD CON LO ESTABLECIDO EN EL ARTICULO 46 DEL DECRETO LEY 2324 DE 1984, SE PROCEDE A FIJAR EDICTO EN LA CARTELERA DE ESTE DESPACHO Y EN EL PORTAL WEB DE NOTIFICACIONES ELECTRÓNICAS DE DIMAR, CON EL FIN DE NOTIFICARLE AL SEÑOR **ZEVS KOSMOS** IDENTIFICADO CON PASAPORTE 668823997 DE RUSIA EN CALIDAD DE CAPITÁN DEL VELERO **"GENTE DI MARE"** MATRICULA POL0015LE DE BANDERA POLONIA, DE LA SENTENCIA PRIMERA INSTANCIA DE FECHA 15 DE OCTUBRE DEL 2025, PROFERIDO POR EL CAPITÁN DE CORBETA LUIS GUSTAVO LANDAZÁBAL CASTELLANOS CAPITÁN DE PUERTO DE URABÁ Y DEL DARIÉN, EN EL CURSO DE LA INVESTIGACIÓN JURISDICCIONAL POR SINIESTRO MARÍTIMO No. 18012025003.

EN VIRTUD DE LO ANTERIOR, SE TRANSCRIBE ACAPITE RESOLUTIVO DE LA MENCIONADA DECISIÓN:

ARTÍCULO 1º.- DECLARAR civilmente responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo consistente en Arribo Forzoso del velero GENTE DI MARE matricula POL0015LE de bandera POLONIA, ocurrido el 06 de Febrero de 2025, al señor ZEVS KOSMOS, identificado con Pasaporte No. 66N8823997 de nacionalidad Rusia, en calidad de capitán del velero en cita, por las razones expuestas en el presente proveído.

ARTÍCULO 2º. DECLARAR que con ocasión al siniestro marítimo presentado el 06 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 3º. NOTIFÍQUESE personalmente el contenido de esta providencia a las partes dentro de la presente investigación jurisdiccional de conformidad al Decreto Ley 2324 de 1984, en complementación con el Código General del Proceso y la ley 2213 de 2022

ARTÍCULO 4º. Contra la presente decisión, proceden los recursos ordinarios de reposición y apelación interpuestos dentro de los cinco (05) días siguientes a su notificación personal o a la des fijación del edicto, según sea el caso.

Capitanía de Puerto de Urabá y del Darién - CP08

Dirección Avenida La Playa - Punta Las Vacas, Turbo

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

NOTIFIQUE Y CUMPLASE DADA EN TURBO, Capitán de Corbeta LUIS GUSTAVO LANDAZÁBAL CASTELLANOS Capitán de Puerto de Urabá y del Darién.

El presente edicto se fija hoy veintitrés (23) de Octubre de dos mil veinticinco (2025) a las 08:00 Horas, por el termino de tres (03) días. Y se desfija a las 17:00 Horas del día veintiocho (28) de octubre de dos mil veinticinco (2025).

Fabiana Berrio.
CPS **FABIANA BERRIO LARES**

Sustanciadora Sección Jurídica Capitanía de Puerto de Urabá y del Darién

Capitanía de Puerto de Urabá y del Darién - CP08

Dirección Avenida La Playa - Punta Las Vacas, Turbo

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

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Distrito de Turbo - Antioquia., 15 de octubre de 2025

Referencia: 18012025003
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Sentencia primera instancia.

OBJETO A DECIDIR

Procede el despacho a resolver en primera instancia la investigación radicada bajo el No. 18012025003 iniciada por siniestro marítimo consistente en Arribo Forzoso del velero GENTE DI MARE matrícula POL0015LE de bandera POLONIA ocurridos presuntamente el 06 de febrero del año 2025 en el sector entre Mulatos y playa la Cabaña con coordenadas Latitud 08 ° 38 ' 380 " N y Longitud 76 ° 46 ' 089 " W en el municipio de Necoclí - Antioquia.

ANTECEDENTES

Mediante Formato Novedades Control Tráfico Marítimo, allegado a esta Capitanía de Puerto el día 06 de Febrero del 2025, suscrito por el señor Marinero Primero ALBOR RODRIGUEZ CARLOS, en calidad de Funcionario de la Estación de Control, Tráfico y Vigilancia Marítima de la Capitanía de Puerto de Urabá y del Darién, en la cual informó a este Despacho lo siguiente:

“Siendo las 0715R, se recibe información vía WhatsApp por parte de un habitante de Necoclí, quien a su vez informa a una funcionaria de la Superintendencia de Transporte en Necoclí, acerca de un posible naufragio de un velero en el sector comprendido entre el Canal de Mulatos y Zapata.

1042R Se comunica el señor Diego Campo Valdemar, Comandante de la Estación de Bomberos de Necoclí quien amplía información aportando que tiene comunicación con la presidente de la Junta de Acción Comunal de Mulatos quien le informa que lugareños del sector identificaron 03 cuerpos sin vida en cercanías del velero, pero no da detalles de identificación, sexo, nacionalidad etc. (espera de veracidad información).

1315R llega al área e inicia la búsqueda del velero en la zona indicada logrando la detección en posición LAT 08. 38,380" N contra LONG 76. 46.089" encallado en la playa. Se procede a desembarcar. El personal de bomberos se dirige hasta la orilla, donde les informan que no hay personal

civil ni cuerpos en el sector, además que el único sobreviviente ya se había ido de la zona y se dirigía a Cartagena, a su vez el personal de la SIJIN inspecciona el velero sin encontrar documentación donde relacione la cantidad de pasajeros ni información del velero.

1430R Se comunica la Srta TK Urbano María comandante URR EGURA, Durante verificación de la zona por parte de URR BP-763 en búsqueda de los cuerpos se les acercan unos pescadores con 01 extranjero identificado como Kosmos Zevs número de pasaporte 668823997 de Rusia, quien presuntamente es el único sobreviviente del naufragio. Se procede a verificar estado de salud y signos vitales manifestando estar sin problema, manifiesta que, desde el 25 de enero 2025, el velero se volteó y desde ese momento no vio más a su acompañante, adicional indica que el velero se identifica con el nombre “Gente di Mare” número de registro POL0015LE. El sobreviviente fue desplazado hacia la EGURA para verificación de la información del extranjero y entrega a Migración Colombia, cabe resaltar que no se encontraron cuerpos como manifestaban.

1740R Se establece comunicación con la ECTVMF CP05 la cual suministra su último zarpe con ruta Cartagena – Colombia, destino Puerto Lindo – Panamá número zarpe 07210/2024, 04 tripulantes de nombres LIVINSKII ALEXSANDR Pasaporte 665150346, KHAZO OLEG Pasaporte 773636360, SHASHKOV ALEKSANDR Pasaporte 668832508 y KOSMO ZEVS Pasaporte 668823997, todos nacionalidad Rusa”.

En consecuencia, este despacho mediante auto de fecha 11 de Febrero de 2025, inició investigación jurisdiccional por siniestro marítimo de Arribo Forzoso por los hechos acaecidos, teniendo como fundamento legal las facultades conferidas por el Decreto Ley 2324 de 1984.

PRUEBAS

En la presente investigación se allegaron y practicaron las siguientes pruebas:

Documentales:

1. Documento de Arribo de la embarcación con fecha 20 de Agosto del 2024 expedida por la Capitanía de Puerto de Barranquilla; junto a su anexo oficio del señor ZEVS KOSMOS Capitán de la embarcación GENTE DI MARE. (Folio 7 – 8)
2. Documento de Zarpe de la embarcación con fecha 20 de Octubre del 2024 expedida por la Capitanía de Puerto de Barranquilla. (Folio 9)
3. Documento de Zarpe de la embarcación con fecha 10 de Agosto del 2024 expedida por la Capitanía de Puerto de Cartagena. (Folio 10)

4. Oficio de fecha 09 Agosto del 2024 de la Agencia Marítima Cartagena SEA Agency S.A.S NIT 901.212.191-7 suscrito por la señora Daniela Guerrero Ramos dirigido a Migración Colombia solicitando sello de salida del territorio colombiano (Folio 11)
5. Acta de recepción de buques No 2432-24 del Instituto Colombiano Agropecuario ICA con fecha 29 de julio del 2024. (Folio 12)
6. Copia del Pasaporte del señor Alexandr Anekcahp No 66N8832508 de Nacionalidad Rusa (Folio 13)
7. Copia del Pasaporte del señor Oleg Anekcahapobny No 773636360 de Nacionalidad Rusa (Folio 14)
8. Copia del Pasaporte del señor Diego Ramos No AAE593779 de Nacionalidad Argentina. (Folio 15)
9. Copia del Pasaporte del señor Alexandr No 66N5150346 de Nacionalidad Rusa (Folio 16)
10. Documento de Arribo de la embarcación con fecha 29 de Julio del 2024 expedida por la Capitanía de Puerto de Cartagena. (Folio 17)
11. Certificado expedido por el Presidente de la ciudad de Breslavia[(en polaco: Wrocław) donde informa que se presento solicitud de registro del buque el día 09 de Julio del 2024 (Folio 18)
12. Oficio de fecha 11 de febrero del 2025 allegado por Marinas de Colombia solicitando notificación personal del Auto Inicial; integrando al expediente los siguientes documentos Acta de visita, Acta de protesta, zarpe, documentación de pasajeros, matricula, migración; zarpe desde puerto velero a Barranquilla y zarpe desde Cartagena hacia Panamá con fecha 10 de agosto del 2024. (Folio 30-47)
13. Permiso de Permanencia para Yates y Veleros con fecha 18 de Octubre del 2025 expedido por Capitanía de Puerto de Barranquilla (Folio 66)
14. Oficio con fecha 20 de agosto del 2024 del señor ZEVS KOSMO Capitán de GENTE DI MARE dirigido a la Capitanía de Puerto de Barranquilla, adjuntando documentos de identidad de la tripulación (Folio 66-72)
15. Acta de la diligencia de declaración juramentada del Representante Legal de la Agencia Marítima Marinas de Colombia S.A.S (Folio 73)
16. Respuesta a por parte del CIOH respecto a solicitud de información de condiciones meteorológicas. Folio (75)

Testimoniales.

1. Acta de la diligencia de declaración juramentada del Representante Legal de la Agencia Marítima Marinas de Colombia S.A.S Gilberto Armando Martinez Mendez y Auxiliar Administrativa Luz Dary Santiago (Folio 73)

Hechos Relevantes

- El velero llegó sin zarpe desde Panamá.
- Se encalló entre los sectores de Mulatos y la playa La Cabaña.
- La tripulación era de nacionalidad rusa y se comunicaba mediante traductor.

CIERRE DE LA INVESTIGACIÓN

Mediante auto de fecha 08 de Mayo de 2025, se cerró la etapa instructiva de la investigación jurisdiccional por siniestro marítimo de Arribo Forzoso del velero GENTE DI MARE matricula POL0015LE de bandera POLONIA ocurridos presuntamente el 06 de febrero del año 2025, dando traslado a las partes por el termino de tres (03) días para alegar de conclusión de conformidad con el artículo 44 y 46 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Con ocasión a la notificación de la anterior providencia, en el curso de los términos procesales correspondientes se realizó notificación por edicto No 02/2025 de fecha 09 de Mayo de 2025.

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

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, de conformidad con lo establecido en los artículos 25 y siguientes del Decreto Ley 2324 de 1984.

El artículo 26 ibídem 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. 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(...)*”.

Teniendo en cuenta que el asunto que hoy estudiamos obedece a la arribada forzosa realizada por una nave, se hace pertinente tener en cuenta el significado de las palabras **arribada forzosa**, de acuerdo con lo dispuesto por el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, así:

“Accidente marítimo que obliga a la entrada del buque en un puerto fuera del itinerario previsto. Si las causas no están razonablemente justificadas, la arribada es ilegítima y repercute en la responsabilidad por los gastos a que haya dado lugar.”

Ahora bien, con respecto a los pronunciamientos que emite la Autoridad Marítima cuando de siniestros marítimos se trata, teniendo en cuenta su carácter jurisdiccional y las facultades otorgadas en virtud del Decreto Ley 2324 de 1984, el Honorable Consejo de Estado, en sentencia del 26 de octubre de 2.000, proferida por la Sección Primera, expediente No. 5844, expresó lo siguiente:

“Cuando los funcionarios marítimos intervienen en la investigación tendiente a establecer la responsabilidad en un accidente de naves o artefactos marítimos (arts. 17 y 37 del Decreto 2324/84), actúan como lo hace un juez para determinar la autoría del hecho; no cumplen una función puramente administrativa, sino que dirimen una contención de carácter privado, imputando la responsabilidad del siniestro a quien le correspondiere y por esa razón sus actos en tal sentido se consideran jurisdiccionales, dictados en juicio de policía de naturaleza civil”.

En esta oportunidad la Sala reitera el criterio que ha adoptado la Corporación en torno de la naturaleza jurisdiccional de las decisiones emanadas por las Capitanías de Puerto y la Dirección General Marítima, a través de las cuales establece responsabilidad por accidentes y naufragios marítimos, como las aquí cuestionadas y en razón de ello se abstendrá de proferir pronunciamiento demérito, por falta de jurisdicción, habida cuenta de que tales actos están sustraídos del control jurisdiccional, según las voces del artículo 82, inciso 3º, del C.C.A.

El citado criterio ha sido reiterado en pluralidad de decisiones adoptadas por la misma corporación como las siguientes: Auto del 12 de Febrero de 1990, expediente No.227, Actor: Sermar Ltda, Consejero Ponente: Simón Rodríguez Rodríguez; Auto del 14 de Febrero de 1990, expediente No. 209, Actora: Remolques Marítimos y Fluviales, Consejero Ponente: Luis Antonio Alvarado Pantoja; Auto del 14 de Marzo de 1990, expediente No. 521, Consejero Ponente: Samuel Buitrago Hurtado; y Auto de 9 de Mayo de 1996, expediente No. 3207, Actora: Flota Mercante Gran Colombiana, Consejero Ponente: Libardo Rodríguez Rodríguez.

En ese Sentido la Constitución Política en su artículo 116, expresa lo siguiente:

“Excepcionalmente la ley podrá atribuir función jurisdiccional en materias precisas a determinadas autoridades administrativas. Sin embargo, no les será permitido adelantar la instrucción de sumarios ni juzgar delitos”.

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

CONSIDERACIONES DEL CAPITAN DE PUERTO DE URABÁ Y DEL DARIÉN

Es importante precisar frente a las actividades marítimas que tratándose de responsabilidad por el ejercicio de actividades peligrosas, la doctrina y jurisprudencia nacional, consideran que la responsabilidad se presume, por lo que será suficiente a fin de obtener una reparación, demostrar la existencia del daño y que éste se ocasionen 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 estos casos, se debe realizar el estudio de tres presupuestos:

- El hecho generador del daño.
- El daño o perjuicio.
- El nexo causal.

El primer elemento, se tiene como aquel realizado por una persona, animal o cosa, el cual puede ser ocasionado voluntariamente encaminado a generar el daño, o aquel que produce un efecto no querido que nace del error de conducta, por negligencia o imprudencia.

Se entiende entonces que, no es necesario que el hecho sea producto de una conducta culpable o dolosa, tan solo se requiere que exista y que sea imputable físicamente a una persona, a una cosa animada o inanimada.

El segundo presupuesto, el daño, es toda lesión en el patrimonio, en el honor, en los sentimientos, en las prerrogativas de orden efectivo e intelectual.

Por su parte, el nexo causal hace referencia a la relación o vínculo que debe existir entre el hecho generador de responsabilidad y el daño ocasionado, el cual no solo debe existir, sino que también debe ser probado para configurarse como factor de responsabilidad.

En virtud de lo antes comentado, la Corte Suprema de Justicia, en desarrollo de dicho concepto, como forma de incurrir en responsabilidad civil (artículo 2356 del Código Civil), en sentencia del 25 de mayo de 2011, de la Sala de Casación Civil, magistrado ponente Pedro Octavio Munar Cadena, sintetizó los criterios de la responsabilidad objetiva unificados en sentencia de casación del 24 de agosto de 2009, que alude a dicho artículo, de la siguiente manera:

*“ (...) a) que allí anida una verdadera responsabilidad objetiva, en donde la obligación de resarcir el daño surge no de la culpa presunta **sino del riesgo o grave peligro que el ejercicio de estas actividades comporta para los demás**; b) no hay necesidad de que los actos dañinos reflejen alguna culpa o que ella se presuma, lisa y llanamente, requiere que la actividad sea potencialmente perjudicial; c) que cuando las partes involucradas ejercen actividades parecidas o similares, el juez debe examinar cuál de ellas tuvo mayor o menor incidencia en el daño para así definir quién debe asumir la*

reparación; d) temiendo presente lo dicho, a la víctima le basta acreditar el daño y vínculo de causalidad, amén de la actividad desplegada por el demandado; e) a éste, por su parte, si pretende exonerarse del reclamo efectuado, le corresponde acreditar la existencia de una causa extraña que impida la imputación causal del daño a la conducta desplegada” (fuerza mayor, caso fortuito, la intervención de la víctima o de un tercero) (Cursiva y subrayado fuera del texto).

Continuando con la evaluación de 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, 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.”*

La fuerza mayor consiste en la ocurrencia de un imprevisto al cual no se puede resistir, que requiere de los supuestos de la imprevisibilidad y la irresistibilidad para que se configure; en cambio el caso fortuito opera cuando el suceso es previsible pero irresistible. Así lo contempló la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, que, en sentencia del 27 de febrero de 2009, en el proceso bajo radicado No. 73319-3103-002-2001-00013-01 con ponencia del magistrado Arturo Solarte Rodríguez, en la que señaló:

“Para que un hecho pueda ser considerado como evento de fuerza mayor o caso fortuito, es necesario que, de una parte, no exista manera de contemplar su ocurrencia en condiciones de normalidad, justamente porque se presenta de súbito o de forma intempestiva y, de la otra, que sea inevitable, fatal e ineludible, al punto de determinar la conducta de la persona que lo padece, quien, por tanto, queda sometido a sus efectos y doblegado, por tanto, ante su fuerza arrolladora, (...)”

(...) se ocupó luego de irresistibilidad (...) en tal virtud, este presupuesto legal se encontrará configurado cuando de cara al suceso pertinente, la persona no pueda – o pudo – evitar, ni eludir sus efectos (...) (Cursiva y subrayas fuera de texto).

De acuerdo con lo anterior, para que se configure la fuerza mayor o el caso fortuito se debe verificar la concurrencia de dos factores. A) que el hecho sea imprevisible, esto es que, dentro de las circunstancias normales de la vida, no sea posible contemplar por anticipado su ocurrencia. B) que el hecho sea irresistible, o sea que el agente no pueda evitar su acaecimiento ni superar sus consecuencias.

Ahora bien, tomando en consideración los presupuestos legales y jurisprudenciales antes explicados, junto con el acervo probatorio constituido en el

presente caso, es menester señalar en primer lugar que, la dotación de una nave, ha sido definida en el Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC 1) como: “Dotación: Son los tripulantes o gente de mar con los niveles de competencia necesarios para el desempeño de todas las funciones relativas a la seguridad del buque, nave o artefacto naval, en adelante el buque, así como de protección y preservación del medio marino. (...)”.

De manera puntual, para el caso del velero GENTE DI MARE matricula POL0015LE de bandera POLONIA, a través del oficio expedido por CARTAGENA SEA AGENCY & BROKERAGE dirigido a migración Colombia con fecha 09 de Agosto del 2024, se da un listado de la tripulación teniendo un total de 04 tripulantes.

Respecto a la navegación realizada por el velero GENTE DI MARE matricula POL0015LE de bandera POLONIA; en aguas Colombianas, esta inicio acuerdo a documentación recopilada durante la presente investigación; el velero en mención arribo a aguas colombianas por el Puerto de Cartagena, teniendo como Capitán de la embarcación al señor DIEGO RAMOS, acuerdo a declaración de Arribo del 29 de julio del 2024 suscrita por el Capitán de Puerto de Cartagena.

Seguidamente el 09 de Agosto del 2024 través del oficio expedido por CARTAGENA SEA AGENCY & BROKERAGE dirigido a migración Colombia, informan que desean zarpar ese mismo día por lo que requieren sello de salida; aportando el siguiente listado de la tripulación del velero GENTE DI MARE; así:

Nombre	Función	Nacionalidad	No pasaporte
OLEG KHAZOV	CAPITAN	RUSO	3636360
ALEKSANDR SHASKOV	TRIPULANTE	RUSO	8832508
ALEKSANDR LIVINSKII	TRIPULANTE	RUSO	5150346
KOSMOS JOCMOC	TRIPULANTE	RUSO	8823997

Expidiendo la Capitanía de Puerto de Cartagena Declaración General de Zarpe con fecha 09 de Agosto del 2024, con destino a Panamá – Puerto Lindo.

Es importante resaltar que el señor DIEGO RAMOS de nacionalidad Argentina; quien fungía como capitán del velero GENTE DI MARE matricula POL0015LE de bandera POLONIA acuerdo a declaración de Arribo del 29 de julio del 2024 suscrita por el Capitán de Puerto de Cartagena, no vuelve a ser mencionado; sin embargo, su pasaporte es encontrado en los restos del Velero. De igual manera ingresa a la tripulación el señor ALEKSANDR LIVINSKII quien acuerdo a tarjeta de propiedad de la embarcación, funge como Armador de esta; y el señor ZEVS KOSMOS, quien se identificará como capitán del velero en varios documentos tiempo después.

El día 20 de Agosto 2024 arribó nuevamente a aguas colombianas por el Puerto de Barranquilla, teniendo como Capitán de la embarcación al señor ZEVS KOSMOS, informando lo siguiente:

“Con la presente informo que yo, ZEVS KOSMOS con Pasaporte 668823997 de RUSIA, Capitán de la embarcación GENTE DI MARE con Matrícula POLO015LE he llegado a Marina Puerto Velero guiados guardacostas debido a que por error y desconocimiento ingresamos al río Magdalena y amablemente nos dirigieron a la salida e indicaron que para poder navegar en Colombia debíamos tener una agencia así como que el puerto más cercano era Puerto Velero, adicional desconocíamos que debíamos tener zarpe para salir de Panamá pues allí habíamos tramitado un permiso de tránsito por lo que no lo solicitamos y ahora nos encontramos en Colombia, el velero en mención lo compramos en Panamá hace pocas semanas.

Quedo atento a sus recomendaciones e instrucciones para solventar este percance pues deseamos volver a Panamá en el menor tiempo posible”.

Resultando curioso lo manifestado por este; ya que había estado en Colombia hacia casi una semana con la misma embarcación; junto con el Armador de esta.

El día 19 de Octubre del 2024 Capitanía de Puerto de Cartagena expide Declaración General de Zarpe con destino a Colombia -Cartagena de Indias.

No teniéndose noticia de este velero hasta el día 06 de Febrero del 2025, suscrito por el señor Marinero Primero ALBOR RODRIGUEZ CARLOS, en calidad de Funcionario de la Estación de Control, Tráfico y Vigilancia Marítima de la Capitanía de Puerto de Urabá y del Darién.

La conducta desplegada por el Capitán ZEVS KOSMOS del velero GENTE DI MARE reviste un carácter temerario, en tanto se advierte una posible falta a la verdad en sus manifestaciones ante las autoridades colombianas. En efecto, el Capitán ha afirmado que desconocía la obligación de contar con la asesoría de una Agencia Marítima para poder arribar a puerto colombiano, lo cual resulta cuestionable y contrario a la realidad fáctica.

Tal declaración pierde credibilidad al constatar que, días antes, el mencionado Capitán ya había ingresado al territorio nacional en calidad de tripulante del mismo velero GENTE DI MARE, circunstancia que evidencia su conocimiento previo de los procedimientos y requisitos exigidos por la normativa marítima colombiana. Esta situación se torna aún más grave si se considera que, en esa oportunidad, se encontraba acompañado por el Armador de la embarcación, lo que refuerza la presunción de que estaba plenamente informado sobre las obligaciones legales que rigen el ingreso de naves extranjeras a puertos nacionales.

En consecuencia, la reiteración de conductas que desconocen abiertamente el marco normativo vigente, así como la aparente intención de evadir responsabilidades mediante declaraciones que no se ajustan a la verdad, podrían

configurar una infracción a los principios de buena fe, además de comprometer la responsabilidad del Capitán.

Es importante resaltar que no se tuvo noticia alguna de la embarcación en cuestión hasta el día 6 de febrero de 2024, a pesar de que en la zona de navegación se encuentra instalada una torre de control de tráfico marítimo, cuya función principal es la de coordinar, supervisar y garantizar la seguridad de las maniobras de ingreso, tránsito y permanencia de las naves en aguas jurisdiccionales colombianas.

En este contexto, resulta evidente que el Capitán de la embarcación debió haber reportado oportunamente su presencia y trayectoria ante dicha torre de control, conforme a los protocolos establecidos por la normativa marítima nacional e internacional. Esta omisión constituye una conducta reprochable desde el punto de vista técnico y jurídico, en tanto se vulneran los principios de seguridad en la navegación y se incrementa el riesgo de ocurrencia de accidentes marítimos, afectando no solo la integridad de la embarcación y su tripulación, sino también la de otras naves que transitan por la zona.

En razón a ello, se puede concluir que la conducta desplegada por el señor ZEVS KOSMOS quien para la fecha de los hechos ejercía como Capitán del velero GENTE DI MARE, jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave, en quien repercute la obligación del cumplimiento de todos los protocolos y requisitos para ejercer la actividad de navegación de una forma segura, en lo atinente a los hechos aquí estudiados, consistentes en el Arribo Forzoso de la embarcación que, fueron producto de la falta de negligencia ya que ingreso a aguas colombianas; sin informar a la autoridad competente, debiendo iniciarse búsqueda y rescate por la Estación de Guardacostas de Turbo, a los alrededores donde se encontró el velero; solo hallándose el señor ZEVS KOSMOS y algunos documentos, este una vez es rescatado, sale del país días después sin informar nada de los hechos ocurridos a esta autoridad.

Finalmente, es importante destacar en lo que se refiere a las circunstancias en torno a la generación del siniestro marítimo que aquí se decide que, estima el Despacho que no hay lugar a considerar si quiera de manera indirecta la materialización de una conducta calificada dentro de aquellas conocidas como causales de exoneración de responsabilidad antes explicadas, en mirar a romper el nexo de causalidad entre la conducta desplegada por el capitán de la motonave ZEVS KOSMOS y la generación del daño consistente en el Arribo Forzoso y perdida de la embarcación, toda vez que, no existe prueba en el expediente a partir de la cual se posible acreditar dichas situaciones.

RESPECTO AL AVALÚO DE DAÑOS

Con relación al avalúo de los daños, es preciso tener en cuenta que no obra dentro del expediente prueba en la cual se cuantifiquen aquellos directamente relacionados con la ocurrencia del siniestro, como tampoco se tuvo conocimiento

de la intervención formal de un tercero tendiente a reclamarlos, en consecuencia, este Despacho se abstendrá de pronunciarse al respecto.

Con ocasión a este punto en específico vale la pena destacar el pronunciamiento de la Sala de Casación Civil, en decisión de fecha 29 de marzo de 1990, Magistrado Ponente, Rafael Romero Sierra, G.J. LXXXII, P. 145, que en uno de sus apartes manifiesta:

“Indiscutiblemente el daño o perjuicio es la primera condición de responsabilidad civil, tanto contractual como extracontractual, pues la ley, la doctrina y la jurisprudencia unánime y constantemente enseñan que no puede haber responsabilidad sin un daño; y esta última ha pregonado, de manera insistente y uniforme que, para que el daño sea objeto de reparación tiene que ser cierto y directo, por cuanto solo corresponde reparar el perjuicio que se presenta como real y efectivamente causado y, como consecuencia inmediata de la culpa o el delito; y ha puntualizado así mismo, que de conformidad con los principios regulativos de la carga de la prueba, quien demanda judicialmente la indemnización de un perjuicio que ha sufrido le corresponde demostrar, en todo caso, el daño cuya reparación persigue y su cuantía, puesto que la condena por tal aspecto no puede extenderse más allá del detrimento padecido por la víctima”.(subrayado y negrilla fuera del texto).

En el mismo sentido la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia en decisión de fecha 04 de abril de 20001, Magistrado Ponente Carlos Ignacio Jaramillo Jaramillo, expediente 5502, G.J CCLXX No. 2509, ha indicado que:

“En ese sentido ha sido explícita la jurisprudencia de la Sala, señalando que: “dentro del concepto y la configuración de la responsabilidad civil, es el daño un elemento primordial y el único común a todas las circunstancias, cuya trascendencia fija el ordenamiento. De ahí que no se de responsabilidad sin daño demostrado, y que el punto de partida de toda consideración en la materia, tanto teórica como empírica, sea la enunciación, establecimiento y determinación de aquél, ante cuya falta resulta inoficiosa cualquier acción indemnizatoria”. (subrayado y negrilla fuera del texto).

En mérito de lo expuesto el suscrito Capitán de Puerto de Urabá y del Darién 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

ARTÍCULO 1º.- DECLARAR civilmente responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo consistente en Arribo Forzoso del velero GENTE DI MARE matrícula POL0015LE de bandera POLONIA, ocurrido el 06 de Febrero de 2025, al señor ZEVS KOSMOS, identificado con Pasaporte No. 66N8823997 de nacionalidad

Rusia, en calidad de capitán del velero en cita, por las razones expuestas en el presente proveído.

ARTÍCULO 2°. DECLARAR que con ocasión al siniestro marítimo presentado el 06 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 3°. NOTIFÍQUESE personalmente el contenido de esta providencia a las partes dentro de la presente investigación jurisdiccional de conformidad al Decreto Ley 2324 de 1984, en complementación con el Código General del Proceso y la ley 2213 de 2022

ARTÍCULO 4°. Contra la presente decisión, proceden los recursos ordinarios de reposición y apelación interpuestos dentro de los cinco (05) días siguientes a su notificación personal o a la des fijación del edicto, según sea el caso.

Notifíquese y cúmplase.



Capitán de Corbeta **LUIS GUSTAVO LANDAZÁBAL CASTELLANOS**
Capitán de Puerto de Urabá y del Darién