



Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana
Capitanía de Puerto
de Coveñas

**MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA
CAPITANÍA DE PUERTO DE COVEÑAS**

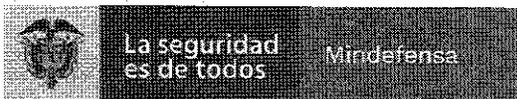
LA SUSCRITA MEDIANTE

EDICTO

HACE SABER

QUE SE PROCEDE A FIJAR EDICTO EN LA CARTELERA DEL DESPACHO, CON EL FIN DE NOTIFICAR A LOS SEÑORES JOSE MALDONADO MEDRANO, ENGELBERTO INFANTE BELEÑO Y DEMÁS INTERESADOS, LA **SENTENCIA NO. 004 CP09- ASJUR DEL 29 DE DICIEMBRE DE 2020**, PROFERIDA POR EL SEÑOR CAPITÁN DE PUERTO DE COVEÑAS, DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN JURISDICCIONAL NO. 19012020002, INICIADA CON OCASIÓN A LOS HECHOS DEL 14 DE MARZO DE 2020 CUANDO LA EMBARCACIÓN "ASI ES LA VIDA" NAUFRAGÓ EN POSICIÓN LATITUD. 09° 24'50" - LONG. 075° 46'41".

EN VIRTUD DE LO ANTERIOR, SE TRANSCRIBE ACÁPITE RESOLUTIVO DEL ACTO ADMINISTRATIVO MENCIONADO: **ARTÍCULO PRIMERO:** DECLARAR RESPONSABLE CIVILMENTE AL SEÑOR JOSE MALDONADO MEDRANO IDENTIFICADO CON CEDULA DE CIUDADANÍA NO. 7.484.133, QUIEN PARA LA FECHA DE LOS HECHOS OSTENTABA LA CALIDAD DE CAPITÁN DE LA EMBARCACIÓN ASI ES LA VIDA DEL SINIESTRO MARÍTIMO OCURRIDO EL 14 DE MARZO DE 2020, ACUERDO A LO EXPUESTO EN LOS CONSIDERANDOS DE LA PRESENTE DECISIÓN. **ARTÍCULO SEGUNDO:** DECLARAR RESPONSABLE AL SEÑOR JOSE MALDONADO MEDRANO IDENTIFICADO CON CEDULA DE CIUDADANÍA NO. 7.848.133 EN CALIDAD DE CAPITÁN DE LA EMBARCACIÓN ASÍ ES LA VIDA, POR VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE MARINA MERCANTE ESPECÍFICAMENTE EL ARTÍCULO 131 DEL DECRETO LEY 2324 DE 1984, Y ARTÍCULO 1501 DEL CÓDIGO DE COMERCIO, DE CONFORMIDAD CON LO EXPUESTO EN LA PARTE MOTIVA DE LA DECISIÓN. **ARTÍCULO TERCERO:** IMPONER A TÍTULO DE SANCIÓN CONSISTENTE EN MULTA DE SEIS (06) SALARIOS MÍNIMOS MENSUALES LEGALES VIGENTES, SUMA QUE ASCIENDE A CINCO MILLONES DOSCIENTOS SESENTA Y SEIS MIL OCHOCIENTOS DIECIOCHO PESOS M/CTE (\$5.266.818), EQUIVALENTE A 147.915 UVT AL SEÑOR JOSE MALDONADO MEDRANO IDENTIFICADO CON LA CEDULA DE CIUDADANÍA NO. 7.848.133, QUIEN PARA LA FECHA DE LOS HECHOS OSTENTABA LA CALIDAD DE CAPITÁN DE LA EMBARCACIÓN ASI ES LA VIDA, PAGADERA SOLIDARIAMENTE CON EL PROPIETARIO Y/O ARMADOR DE LA NAVE ASI ES LA VIDA, SEÑOR ENGELBERTO INFANTE BELEÑO IDENTIFICADO CON LA CEDULA DE CIUDADANÍA NO. 5012358, DE ACUERDO CON LOS CONSIDERANDOS DE ESTA DECISIÓN **ARTÍCULO QUINTO:** NOTIFÍQUESE PERSONALMENTE EL CONTENIDO DE LA



Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana
Capitanía de Puerto
de Coveñas

PRESENTE DECISIÓN A LOS SEÑORES JOSE MALDONADO MEDRANO Y ENGELBERTO INFANTE BELEÑO EN SU CONDICIÓN DE CAPITÁN Y PROPIETARIO DE LA EMBARCACIÓN ASI ES LA VIDA. **ARTÍCULO SEXTO:** CONTRA LA PRESENTE DECISIÓN PROCEDEN LOS RECURSOS DE REPOSICIÓN Y SUBSIDIO DE APELACIÓN DENTRO DE LOS CINCO DÍAS SIGUIENTES A LA NOTIFICACIÓN PERSONAL O LA DESFIJACIÓN DEL EDICTO. **NOTIFIQUESE Y CÚMPLASE.** FDO. CAPITÁN DE CORBETA JUAN PABLO HUERTAS CUEVAS – CAPITÁN DE PUERTO DE COVEÑAS

EL PRESENTE EDICTO SE FIJA HOY **VEINTE (20) DE MAYO DE DOS MIL VEINTIUNO (2021)** A LAS 08:00 HORAS, POR EL TERMINO DE CINCO (05) DÍAS HÁBILES Y SE DESFIJA A LAS 18:00 HORAS DEL **VEINTISÉIS (26) DE MAYO DE DOS MIL VEINTIUNO (2021)**


MARIA MERCEDES PEÑATE
SECRETARIA SUSTANCIADORA

41

**MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL-DIRECCION GENERAL MARITIMA.
CAPITANIA DE PUERTO DE COVEÑAS**

Sentencia No. 004 CP09-ASJUR

Coveñas, 29 de Diciembre de 2020.

Procede el despacho a resolver en primera instancia la investigación radicada bajo el No. 19012020002, iniciada con ocasión a hechos del 14 de marzo de 2020 cuando la embarcación "ASI ES LA VIDA" naufragó en posición Latitud 09° 24' 50"- Long. 075° 46' 41".

HECHOS

Este despacho tuvo conocimiento mediante el reporte de novedades control de tráfico marítimo de fecha 14 de marzo de 2020, suscrito por el MA2MNC Rivera Yeiner, oficial de guardia de la Estación de Control Tráfico y Vigilancia Marítima de la Capitanía de Puerto de Coveñas - ECTVM CP09, que siendo aproximadamente las 21:40R recibe llamada telefónica informando el naufragio de la embarcación denominada ASI ES LA VIDA, en posición Latitud 09° 24' 50"-Long. 075° 46' 41", la cual presuntamente se encuentra matriculada ante la Inspección Fluvial; dicha nave se encontraba al mando del señor JOSE MALDONADO MEDRANO, quien manifestó haberse visto obligado a fondear en el área de fondo "H" para vientos de la bahía de Cispatá debido a las condiciones atmosféricas, presentándose fallas con el timón y más tarde el hundimiento de la embarcación en razón a la entrada de agua por la bodega de proa, teniendo la tripulación que abandonarla saltando al agua con elementos salvavidas en un pequeño bote en fibra de vidrio.

En consecuencia a los sucesos descritos, la Capitanía de Puerto de Coveñas inició investigación por siniestro marítimo, mediante auto del 15 de Marzo de 2020.

PRUEBAS

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

Testimoniales:

- Declaración rendida por el señor JOSE MALDONADO MEDRANO, en su condición de Propietario de la embarcación ASI ES LA VIDA, se tiene como aspectos importantes los siguientes:

Ostenta la calidad de capitán de la nave desde hace aproximadamente 40 días atrás, cuenta con licencia de patrón de pesca desde hace 20 años, hizo un curso en el Sena hace 30 años. Manifiesta que ha trabajado a bordo de barcos desde que tenía 20 años de edad, época en la que le fue otorgada la licencia.

Para la fecha de los hechos, navegaban con buenas condiciones climatológicas desde Isla Fuerte cuando zarparon a las 09:00 horas hasta Tinajones, a partir de ese punto se empezó a dañar el tiempo, como a eso de las 15:00 horas, cuando las tapas del bongo se salieron.

Debido al mal tiempo debieron dirigirse hacia Isla Ceycen, como no podían navegar hacia adelante, el propietario quien navegaba a bordo de la embarcación le pidió que buscara un sitio más cercano, por ello fondearon al lado del terraplén en San Antero. Intentaron prender máquinas y achicar con la bomba pero fue imposible, pues empezó a hundirse el bongo. Fue en ese instante, que decidieron tomar los chalecos salvavidas y un botecito para 4 pasajeros dirigiéndose hacia las cabañas de la marina Cispatá.

La tripulación de la nave se conformaba por el maquinista y 2 marineros ayudantes, tres meses atrás la motonave subió a dique, agrega que las condiciones de la nave antes de zarpar eran buenas, así como las condiciones climatológicas, la visibilidad era perfecta. Según su experiencia, el siniestro ocurrió debido a las malas condiciones del mar, que sacó todas las tapas llenándose todo de agua, ocasionando problemas en la motobomba, que estaba nueva, pero le cayó demasiada agua por causa de una ola, posteriormente se intentó prender y no fue posible, manualmente les resultó imposible sacar el agua.

- Declaración rendida por el señor ENGELBERTO INFANTE BELEÑO en su condición de Propietario de la embarcación ASI ES LA VIDA, se tiene como aspectos importantes los siguientes:

Funge como propietario de la embarcación, la cual se encuentra matriculada ante la inspección fluvial, cuenta con licencia de maquinista hace 15 años atrás expedida por la inspección fluvial de Magangué, específicamente en ese viaje se desempeñó como maquinista de la nave, expresando que normalmente no se desempeña como tal.

El desarrollo de la navegación fue buena, desde que zarparon de Isla Fuerte hasta que llegaron a Tinajones, estando allí la navegación se empezó a complicar porque se presentó un oleaje muy fuerte, tanto así que con una ola se llenó la bodega de la proa porque se voló la tapa de la misma, achicaron con la motobomba, sin embargo llegó otra ola y se apagó la motobomba y no volvió a prender. Posteriormente, continuaron achicando con galones, por otro lado con el movimiento por la mareta se partió la guaya del timón, debido a la fuerza de las olas debieron anclar de popa hasta terraplén, fueron atendidos por miembros de guardacostas, quienes llegaron al lugar de los hechos.

Cuando guardacostas se va del lugar, llega un nuevo oleaje y en ese instante la nave no soportó más, porque se llena de agua nuevamente y empezó a hundirse. Expresa, que la nave se encontraba en buenas condiciones para navegar, los motores estaban en muy buen estado, y la motobomba era nueva.

Documentales:

- Reporte de novedades control de tráfico marítimo de fecha 14 de marzo de 2020, suscrito por el MA2MNC Rivera Yeiner, oficial de guardia de la Estación de Control Tráfico y Vigilancia Marítima de la Capitanía de Puerto de Coveñas - ECTVM CP09, en el que narra detalladamente los hechos esencia de investigación.
- Reporte inspección de buceo del 20 de Marzo de 2020 suscrito por el señor Teniente de Navío Andres Felipe Luque Lozano quien ostenta la calidad de Jefe de División Operativa Departamento de Buceo y Salvamento, el Suboficial Jefe Rubén Imitola Rodríguez en su condición de Supervisor de Buceo, mediante el cual se logró determinar, entre otros aspectos, que el artefacto corresponde a una barcaza, con medidas aproximadas de eslora de 30 metros y manga de 10 metros.

Igualmente informa que al momento de hacer la inspección la unidad se encontraba volteada y sumergida por el costado de babor en un 60% aproximadamente, dejando tocar una sola propela.

- Oficio No. 192020009-6 MD-DIMAR-CP09-JURIDICA del 03 de Noviembre de 2020, mediante el cual esta Capitanía de Puerto solicita al inspector fluvial de Magangué el certificado de matrícula de la nave ASI ES LA VIDA, así como copia de las licencias que pudieren haber sido expedidas a los señores Engelberto Infante Beleño y José Maldonado Medrano, quienes ostentan la calidad de propietario y armador de la nave.
- Memorando No. 202000027-MD-DIMAR-CP09-JURIDICA del 28 de octubre de 2020 suscrito por la responsable de la oficina jurídica de la Capitanía de Puerto de Coveñas, mediante el cual solicita información referente al certificado de matrícula de la nave ASI ES LA VIDA, así como certificado de licencia de navegación del señor José Maldonado Medrano.
- Correo electrónico del 30 de Octubre de 2020, suscrito por el señor Suboficial Segundo Nestor Leonardo Avellaneda Morera, en su condición de Responsable de la Gestión de Seguridad Marítima y Portuaria de la Capitanía de Puerto de Coveñas, mediante el cual comunica que consultada la base de datos de naves de la Autoridad Marítima Nacional, se encontraron dos motonaves registradas bajo el nombre de ASI ES LA VIDA, con estado inactivas, bajo los registros de matrícula CP-06-0147-B, y CP8-0891.

Asimismo, comunicó que no se encontró registro de naves y/o artefactos navales a nombre del señor ENGELBERTO INFANTE BELEÑO identificado con cedula de ciudadanía No. 5.012.358. En cuanto al señor José Maldonado Medrano identificado con la cedula de ciudadanía No. 7.484.133 registra licencia de patrón de pesca regional vigente desde el 13/04/2005, adjunta pantallazo descargado de la base de datos de la Dirección General Marítima.

- Pantallazos descargados del aplicativo correspondiente a Consulta de datos básicos de la Dirección General Marítima correspondientes a naves con el nombre ASI ES LA VIDA, evidenciándose que ninguna coincide con la motonave involucrada en la presente investigación jurisdiccional.
- Pronostico de las condiciones meteorológicas y oceanográficas para los días comprendidos entre el 14 y 15 de marzo de 2020.

Cierre de Investigación

Mediante auto del 20 de noviembre de 2020, 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.

Alegatos de Conclusión

No fueron aportados a la presente investigación alegatos de conclusión.

CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

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 contemplado en los artículos 25 y siguientes del Decreto Ley 2324 de 1984.

Antes de entrar a resolver el fondo del asunto, es pertinente tener presente los siguientes conceptos:

- ✓ Respecto a la definición de siniestro marítimo, 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 e internacional. Para los efectos del presente decreto son accidentes o siniestros marítimos, sin que se limite a ellos, los siguientes: (a) el naufragio, (b) el encallamiento, (c) el abordaje, (d) la explosión o el incendio de naves o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas, (e) la arribada forzosa, (f) la contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina y, (g) los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias (...)” (cursiva fuera del texto).

- ✓ 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.

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 coincidir 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 proceden por:

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

1. *Análisis técnico para el asunto sujeto a estudio.*

Según el reporte de novedades control de tráfico marítimo de fecha 14 de marzo de 2020, suscrito por el MA2MNC Rivera Yeiner, oficial de guardia de la Estación de Control Tráfico y Vigilancia Marítima de la Capitanía de Puerto de Coveñas - ECTVM CP09, se tiene que siendo aproximadamente a las 21:40R recibe llamada telefónica informando el naufragio de la embarcación denominada ASI ES LA VIDA, en posición Latitud 09° 24' 50"-Long. 075° 46' 41", la cual presuntamente se encuentra matriculada ante la Inspección Fluvial.

La embarcación se encontraba al mando del señor JOSE MALDONADO MEDRANO, quien manifestó haberse visto obligado a fondear en el área de fondeo "H" para veleros de la bahía de Cispatá debido a las condiciones atmosféricas, presentándose fallas con el timón y más tarde el hundimiento de la embarcación en razón a la entrada de agua por la bodega de proa, debiendo la tripulación abandonarla saltando al agua con elementos salvavidas en un pequeño bote en fibra de vidrio.

2. *En cuanto a la responsabilidad del Capitán de la embarcación ASI ES LA VIDA*

Sea lo primero mencionar que el artículo 1495 del Código de Comercio determina que el **capitán** es el jefe superior encargado del **gobierno y dirección** de la nave, en el recae la responsabilidad de la navegación y la gobernabilidad del buque.

Todo lo que ocurra durante la navegación está dentro del hemisferio de responsabilidades del capitán, por ello cuando de seguridad se trata, es el capitán quien debe responder.

Es así, que ésta instancia, en aras de garantizar el debido proceso y derecho a la defensa del señor JOSE MALDONADO MEDRANO quien ostenta la calidad de **Capitán de la embarcación ASI ES LA VIDA**, lo recibió en diligencia de declaración, teniéndose como aspectos relevantes para la presente investigación lo siguiente:

Para la fecha de los hechos, navegaban con buenas condiciones climatológicas desde Isla Fuerte cuando zarparon a las 09:00 horas hasta Tinajones, a partir de ese punto se empezó a dañar el tiempo, como a eso de las 15:00 horas, cuando las tapas del bongo se salieron, debido al mal tiempo, tuvieron que dirigirse hacia Isla Ceycen, como no podían navegar hacia adelante, el propietario quien navegaba a bordo de la embarcación le pidió que buscara un sitio más cercano, por ello fondearon al lado del terraplén en San Antero. Intentaron prender máquinas y achicar con la bomba pero fue imposible, pues empezó a hundirse el bongo. Fue en ese instante, que decidieron tomar los chalecos salvavidas y un botecito para 4 pasajeros dirigiéndose hacia las cabañas de la marina Cispata.

Agrega que las condiciones de la nave antes de zarpar eran buenas, así como las condiciones climatológicas, la visibilidad era perfecta. Según su experiencia, el siniestro ocurrió debido a las malas condiciones del mar, que sacó todas las tapas llenándose todo de agua, ocasionando problemas en la motobomba, que estaba nueva pero le cayó demasiada agua por causa de una ola, posteriormente se intentó prender y no fue posible, manualmente les resultó imposible sacar el agua.

Lo expresado por el señor Capitán de la embarcación ASI ES LA VIDA, coincide perfectamente con lo consignado en el reporte de novedades control de tráfico marítimo de fecha 14 de marzo de 2020 suscrito por el MA2MNC Rivera Yeiner, oficial de guardia de la Estación de Control Tráfico y Vigilancia Marítima de la Capitanía de Puerto de Coveñas - ECTVM CP09, en el sentido que:

El 14 de marzo del año en curso siendo aproximadamente las 21:40R recibe llamada telefónica informando el naufragio de la embarcación denominada ASI ES LA VIDA, en posición Latitud 09° 24' 50" - Long. 075° 46' 41", la cual se encontraba al mando del señor JOSE MALDONADO MEDRANO, quien manifestó haberse visto obligado a fondear en el área de fondeo "H" para veleros de la bahía de Cispata debido a las condiciones atmosféricas, presentándose fallas con el timón y posterior hundimiento de la embarcación en razón a la entrada de agua por la bodega de proa, teniendo la tripulación que abandonarla saltando al agua con elementos salvavidas en un pequeño bote en fibra de vidrio.

3. Frente al pronóstico de las condiciones meteorológicas y oceanográficas

Obra al interior de la presente investigación pronóstico de las condiciones meteorológicas y oceanográficas expedido por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe-CIOH-correspondiente al 14 y 15 de Marzo de 2020, en el que se aprecia que las condiciones en el área donde ocurrió el siniestro marítimo que hoy nos ocupa eran favorables para efectuar navegación marítima. Contrario a lo expresado en la declaración rendida por los señores Capitán, y Propietario de la nave ASI ES LA VIDA; máxime si tenemos en cuenta que el área específica donde sucedió el siniestro corresponde a la bahía de Cispata.

4. Frente al avalúo de los daños

Al respecto ésta instancia no se pronunciará por cuanto no obra en la presente investigación elementos probatorios que permitan pronunciarse frente al tema. Además, en ésta instancia no se hizo intervención formal de persona tendiente a reclamarlos, hecho que en los términos del artículo 48 del Decreto ley 2324 de 1984 debe contemplarse en la decisión.

5. Conclusiones:

- o Las pruebas anteriormente transcritas permiten al Despacho concluir en grado de certeza, que en el asunto *sub examine* efectivamente se configuró siniestro marítimo consiste en *naufragio* causado por la negligencia del señor JOSE MALDONADO MEDRANO, quien para el 14 de marzo de 2020 ostentaba la calidad de Capitán de la embarcación ASI ES LA VIDA, cuya eslora es de 26 metros, y manga de 8 metros, siendo evidente que la embarcación no contaba con las condiciones técnicas adecuadas para emprender una navegación de tal magnitud; a pesar de que según declaración rendida por el señor MALDONADO MEDRANO, la nave subió a dique hace tres (03) meses atrás a partir de la fecha del siniestro, además que no obra en la investigación prueba alguna demostrando lo contrario, factor determinante para la ocurrencia del siniestro.
- o Al confrontar el contenido del pronóstico de las condiciones meteorológicas y oceanográficas descargado de la página oficial del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe-CIOH, para el 14 de marzo del año en curso fecha en la que sucedió el siniestro, tenemos que las condiciones en el área donde ocurrió el siniestro marítimo que hoy nos ocupa eran favorables para efectuar navegación marítima.
- o La configuración del caso fortuito y la fuerza mayor obedecen a la estructuración de varios elementos concomitantes como lo son la **Imprevisibilidad e Irresistibilidad**, en el presente caso no se logró verificar si el naufragio de la embarcación ASI ES LA VIDA sucedió por un caso fortuito o fuerza mayor, toda vez que el señor Capitán de la embarcación durante el desarrollo de la presente investigación no logró probarlo.

Por lo aquí expuesto, esta instancia determina la responsabilidad de la ocurrencia del siniestro marítimo consistente en naufragio de la embarcación ASI ES LA VIDA al señor JOSE MALDONADO MEDRANO, en su condición de Capitán de la embarcación.

EN CUANTO A VIOLACION A LAS NORMAS DE MARINA MERCANTE.

- Respecto de la conducta náutica del señor JOSE MALDONADO MEDRANO- Capitán de la embarcación ASI ES LA VIDA:

Frente al asunto está demostrado que el señor JOSE MALDONADO MEDRANO en su condición de Capitán de la embarcación ASI ES LA VIDA para el 14 de marzo de 2020, navegaba sin contar con licencia de navegación, pues como se explicó en acápites previos, al efectuar la búsqueda de tal información en nuestros archivos digitales, se evidenció que el mencionado señor registra licencia de patrón de pesca regional vencida desde el 13/04/2005; asimismo es necesario aclarar que según lo declarado por el citado señor, él contaba con licencia expedida por la inspección fluvial; no obstante tal afirmación no fue probada al interior de la presente investigación, toda vez que el Capitán de la nave

no lo hizo y a pesar de que esta Capitanía de Puerto mediante oficio No. 19202000986 MD-DIMAR-CP09-JURIDICA del 03/11/2020 solicitó información a la inspección fluvial de Magangué, destacando que dicha entidad no respondió nuestro requerimiento.

Quedando claro, que el señor JOSE MALDONADO MEDRANO, infringió la siguiente normatividad:

El artículo 131 del Decreto Ley 2324 de 1984, el cual establece:

"Que ninguna persona puede formar parte de la tripulación de los buques o ejercer profesión, oficio u ocupación alguna, en jurisdicción o en actividad regulada o controlada por la Autoridad Marítima si no está habilitada e inscrita en la sección respectiva del registro nacional del personal de navegación de la Dirección General Marítima". (Cursiva fuera del texto).

Desarrollado lo anterior, no podemos olvidar que el Capitán constituye una de las más típicas e importantes instituciones del derecho marítimo; el eje de la expedición, en cuyo alrededor se concentran derechos y obligaciones, de derecho público y de derecho privado que imprimen a esta figura singulares características. Es la persona encargada de la dirección, gobierno y planeamiento de las maniobras que desarrolle una nave, es el delegado de la autoridad pública para la conservación del orden en él y para la salvación de los tripulantes, pasajeros y carga, por una parte, y representante del armador, por la otra.

En virtud de lo anterior es necesario imponer sanción consistente en *multa*, por un valor equivalente a tres (03) salarios mínimos legales mensuales vigentes para el día de los hechos, de conformidad a lo establecido en el artículos 79 y 80 del Decreto ley 2324 de 1984.

- ✓ Del contenido del artículo 1501 del Código de Comercio, se tiene claro que son funciones y obligaciones del Capitán, entre otras las siguientes: *Sentar por los hechos que adelante se enuncian, cuando ocurran durante la navegación, el acta de protesta en el libro de navegación o bitácora y presentar copia de ella a la autoridad competente del primer puerto de arribo, dentro de las doce horas siguientes a la llegada de la nave:*

- a) *Muerte o lesiones corporales de las personas a bordo;*
- b) *Pérdidas o averías conocidas o presuntas de la nave o de la carga;*
- c) *Nafragio;*
- (...)

Al confrontar tal disposición con la conducta desplegada por el señor Capitán de la embarcación ASI ES LA VIDA para la fecha de los hechos materia de esta investigación, tenemos que efectivamente el señor JOSE MALDONADO MEDRANO no formuló acta de protesta ante esta Autoridad Marítima Regional comunicando lo sucedido el 14 de marzo de 2020 cuando la mentada nave naufragó.

En virtud de lo antes expuesto es necesario imponer sanción consistente en multa, por un valor equivalente a tres (03) salarios mínimos legales mensuales vigentes para el día de los hechos, de conformidad con lo establecido en el artículos 79 y 80 del Decreto ley 2324 de 1984.

SOLIDARIDAD DEL ARMADOR

El propietario y armador de la embarcación ASI ES LA VIDA, es por el hecho del capitán igualmente responsable.

Es pertinente hacer referencia a lo consignado en el artículo 1473 del Código de Comercio:

“Llámesese armador a la persona natural y jurídica que, sea o no propietario de la nave, la apareja, pertrecha y expide en su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectar”. (Cursiva fuera de texto).

El artículo 1478 estipula como obligación indelegable del armador *“responder civilmente por las culpas del capitán, del práctico o de la tripulación”* (Cursiva fuera de texto.) El régimen legal vigente contempla dentro de las atribuciones del armador la de impartir al Capitán instrucciones necesarias para el gobierno de la nave y para su administración durante el viaje y responde civilmente por las culpas del Capitán, Práctico ó de la Tripulación, inclusive en aquellos casos en que haya sido extraño su designación (numeral 4 del artículo 1477, numeral 2, parágrafo único artículo ibídem, y artículo 1479 del código de Comercio.)

En mérito a lo anterior, esta Capitanía de Puerto de Coveñas,

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO: Declarar responsable civilmente al señor JOSE MALDONADO MEDRANO identificado con cedula de ciudadanía No. 7.484.133, quien para la fecha de los hechos ostentaba la calidad de *Capitán de la embarcación ASI ES LA VIDA* del siniestro marítimo ocurrido el 14 de marzo de 2020, acuerdo a lo expuesto en los considerandos de la presente decisión.

ARTICULO SEGUNDO: Declarar responsable al señor JOSE MALDONADO MEDRANO identificado con cedula de ciudadanía No. 7.484.133 en calidad de Capitán de la embarcación ASI ES LA VIDA, por violación a las normas de marina mercante específicamente el artículo 131 del Decreto Ley 2324 de 1984, y artículo 1501 del Código de Comercio, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de esta decisión.

ARTICULO TERCERO: Imponer a título de sanción consistente en multa de SEIS (06) salarios mínimos mensuales legales vigentes, suma que asciende a cinco millones doscientos sesenta y seis mil ochocientos dieciocho pesos m/cte. (\$ 5.266.818), equivalente a 147.915 UVT al señor JOSE MALDONADO MEDRANO identificado con cedula de ciudadanía No. 7.484.133, quien para la fecha de los hechos ostentaba la calidad de *Capitán de la embarcación ASI ES LA VIDA*, pagadera solidariamente con el propietario y/o armador de la nave ASI ES LA VIDA , señor ENGELBERTO INFANTE

BELEÑO identificado con cedula de ciudadanía No. 5012358, de conformidad con los considerandos de esta decisión.

ARTICULO QUINTO: Notifíquese personalmente el contenido de la presente decisión a los señores JOSE MALDONADO MEDRANO y ENGELBERTO INFANTE BELEÑO en su condición de Capitan y Propietario de la embarcación *ASI ES LA VIDA*.

ARTÍCULO SEXTO: Contra la presente decisión 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 Corbeta JUAN PABLO HUERTAS CUEVAS
Capitán de Puerto de Coveñas