

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

LA SUSCRITA ASESORA JURIDICA POR MEDIO DEL PRESENTE

EDICTO

HACE SABER

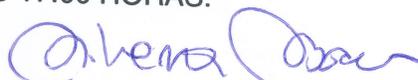
QUE TENIENDO EN CUENTA QUE NO FUE POSIBLE REALIZAR NOTIFICACION PERSONAL AL CAPITAN, PROPIETARIO Y ARMADOR DE LA NAVE "BASTA" CON MATRICULA 831014 DE LA SENTENCIA CALENDADA 28 DE OCTUBRE DE 2022 PROFERIDA POR EL SEÑOR CAPITAN DE PUERTO DE COVEÑAS ENCARGADO TENIENTE DE FRAGATA FERNANDO MARIO GUTIERREZ LOPEZ AL INTERIOR DE LA INVESTIGACION JURISDICCIONAL No. 19012022002. LA SUSCRITA ASESORA JURIDICA DE LA CAPITANIA DE PUERTO DE COVEÑAS PROCEDERÁ A EFECTUAR NOTIFICACIÓN POR EDICTO (DECRETO LEY 2324 DE 1984, LEY 2213 DE 2022). QUE DICHA SENTENCIA SE RESOLVIO EN PRIMERA INSTANCIA ESTABLECIENDO EN SU PARTE RESOLUTIVA: ARTÍCULO PRIMERO: DECLARAR LEGITIMA ARRIBADA FORZOSA DE LA MOTONAVE "BASTA" CON MATRICULA 8310141, REALIZADA EL 05 DE OCTUBRE DE 2022 AL PUERTO DE COVEÑAS, DE ACUERDO A LO EXPUESTO EN LOS CONSIDERANDOS DE LA PRESENTE DECISION. ARTICULO SEGUNDO: NOTIFIQUESE POR EDICTO LA PRESENTE DECISION AL SEÑOR CAPITAN, PROPIETARIO Y ARMADOR DE LA NAVE "BASTA", TODA VEZ QUE NO SE CUENTA CON DATOS DE CONTACTO Y UBICACIÓN DE LOS MENTADOS SEÑORES QUE PERMITAN REALIZAR LA NOTIFICACION PERSONAL. ARTICULO TERCERO: CONTRA LA PRESENTE PROCEDEN LOS RECURSOS DE REPOSICION Y SUBSIDIARIO DE APELACION DENTRO DE LOS CINCO (5) DIAS SIGUIENTES A LA NOTIFICACION PERSONAL O DESFIJACION DEL EDICTO. NOTIFIQUESE Y CUMPLASE, TENIENTE DE FRAGATA FERNANDO MARIO GUTIERREZ LOPEZ ENCARGADO DE LAS FUNCIONES CAPITAN DE PUERTO DE COVEÑAS.

EL PRESENTE EDICTO SE FIJA HOY DIEZ (10) DE NOVIEMBRE DE DOS MIL VEINTIDOS (2022) A LAS 08:00 HORAS.



MILENA MORENO MARTINEZ
ASESOR JURIDICO

EL PRESENTE EDICTO SE DESFIJA HOY DIECISIETE (17) DE NOVIEMBRE DE DOS MIL VEINTIDOS (2022) A LAS 17:00 HORAS.



MILENA MORENO MARTINEZ
ASESOR JURIDICO

9

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

Coveñas,

28 OCT 2022

Sentencia No. 002 CP09 del año 2022

I. ANTECEDENTES

Se tuvo conocimiento mediante acta de protesta con fecha 10 de octubre de 2022, firmada por el señor Teniente de Corbeta Valencia Becerra Juan José en calidad de Comandante de la Unidad BP-498 de la Estación de Guardacostas de Coveñas, radicada ante la Oficina de Correspondencia de la Capitanía de Puerto bajo el N° 192022102026, respecto a hechos ocurridos el 05 de Octubre de 2022 en el Sector Isla Fuerte, encontrándose involucrada la motonave "BASTA" con matrícula 831014, ejerciendo como Capitán el señor MICKAEL SALIM identificado con Pasaporte No. AM512973 de Canadá, específicamente que la misma zarpó de la Capitanía de Puerto de Barranquilla con destino Puerto Obaldía-Panamá; no obstante fue encontrada por miembros de la Estación de Guardacostas de Coveñas en esta Jurisdicción, sin contar con documento de zarpe que así lo autorizara.

II. HECHOS

El 05 de octubre de 2022 en sector de Isla Fuerte, posición LAT 09°23.360' N LON 76°09.400' W, se realiza inspección por parte de miembros de la Estación de Guardacostas de Coveñas a la motonave "BASTA" con matrícula 831014, ejerciendo como capitán el señor Mickael Salim con Número de Pasaporte AM512973 de Canadá, encontrándose que contaba con documento de zarpe N° 07933; y al verificarse se evidencia que la Capitanía de Barranquilla expidió tal documento con destino Puerto Obaldía-Panamá, quedando claro que Coveñas no era Puerto autorizado como destino para la respectiva motonave. Razón por la cual nos enfrentábamos ante un siniestro marítimo consistente en arribada forzada.

III. ACTUACIONES PROCESALES

El 19 de octubre de 2022, se profirió auto de apertura de investigación jurisdiccional por siniestro marítimo, dando estricto cumplimiento a lo ordenado en el Decreto Ley 2324 de 1984, que establece el procedimiento especial para esta clase de investigaciones.

Mediante señal 191539R de octubre de 2022 firmada por el suscrito Teniente de Fragata Fernando Gutiérrez López, obrando en calidad de Capitán de Coveñas Encargado, solicito a la Estación de Control de Tráfico Marítimo, información detallada respecto a los hechos ocurridos el 05 de octubre de 2022 cuando la motonave BASTA con matrícula

10/1

831014 fue encontrada en Isla Fuerte ostentando documento de zarpe con destino a Puerto Obaldia-Panamá.

El 19 de octubre del 2022 se recibe correo electrónico por parte del Suboficial Segundo Babilonia Urrego José Manuel en calidad de controlador de la Estación de Control de Tráfico Marítimo, respondiendo a la señal 191539R de octubre de 2022, expresando que:

- ✓ Inicialmente se recibe reporte de CNMVM-ASIMPO informando la situación presentada por la Aeronáutica Civil acerca de la activación EPIRB ID36532 en la Jurisdicción del Golfo de Morrosquillo el 05 de octubre de 2022, posteriormente se logra establecer contacto con los tripulantes vía celular, quienes informan que la embarcación es tipo velero de nombre BASTA, bandera canadiense, capitán MICKAEL SALIM EL-HACHEM tripulante ALEXANDRA MILENA GARCÍA ARÉVALO, quienes zarparon de Cartagena hacia Panamá, OMI 0831014, Agencia marítima LONDOÑO LÓPEZ MARÍA INÉS, con número de zarpe 07933/2022.
- ✓ Informa que la EPIRB fue activada por el velero BASTA, pasada las 0230R del 05 de octubre del año en curso, después de estar inmersos en una fuerte tormenta, obligándolos a activar la boya EPIRB. Posteriormente se acercaron a Isla Fuerte – Coveñas, teniendo pensado moverse al área de fondeo en la Bahía de Cispatá para mayor protección, teniendo en cuenta que las condiciones meteomarinas eran adversas, sus dos (02) tripulantes 01 canadiense y 01 colombiana (pareja) se encontraron en buen estado de salud. Se efectuó visita por parte de Guardacostas para visita e inspección de la Motonave. Posteriormente informaron que presentó una falla eléctrica en el piloto automático, optaron por repararla en Cispatá, y adicionalmente resguardarse en esa zona.

Posteriormente el 07 de octubre de 2022 a las 16:42 se recibió llamada telefónica informando que fondearon Cispatá mientras hacen las respectivas reparaciones, y el 13 de octubre de 2022 a las 11:56 informan que están rumbo a Isla Fuerte, por consiguiente, el 19 de octubre del año en curso, informan vía WhatsApp que se encontraban haciendo tránsito hacia Panamá.

Así mismo, obra en el expediente informe meteomarino descargado el 20 de Octubre de 2022 de la página oficial del Centro de Investigaciones y Oceanográficas del Caribe para la fecha comprendida entre el 04 y 05 de octubre de 2022, del cual se tiene información relevante, así:

Para el 04 de Octubre de 2022, en cuanto al área costera se tiene que efectivamente se presentaba un cielo muy nuboso, con posibles lluvias ligeras, con viento de dirección suroeste con velocidades de 4 a 7 nudos (fuerza 2-3).

En cuanto al área marítima, se presenta un viento de dirección noreste, con velocidades de 7 a 10 nudos (Fuerza 3) Altura de Oleaje oscilará entre 0.6 a 0.9 metros (Mar 3)

Y para el 05 de Octubre de 2022, en cuanto al área costera se tiene que ciertamente se presentaba un cielo muy nuboso, con posibles lluvias ligeras a moderadas, viento de dirección variable, con velocidades de 2 a 8 nudos (fuerza 1-3).

En cuanto al área marítima, se presenta un viento de dirección variable, con velocidades de 8 a 13 nudos (Fuerza 3-4) Altura de Oleaje oscilará entre 0.7 a 1.0 metros (Mar 3)

IV. CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

Al estudiar los hechos anteriormente descritos, resulta evidente para el Despacho que las conductas desplegadas cuentan con las características de un siniestro marítimo, que ameritan iniciar una investigación de carácter jurisdiccional que permita esclarecer lo ocurrido, las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se presentaron, así como determinar la conducta técnica y náutica de todas y cada una de las personas involucradas en el siniestro.

Corresponde al Capitán de Puerto, el conocimiento para la investigación y fallo de los accidentes o siniestros marítimos ocurridos dentro de las áreas de su jurisdicción, conforme al procedimiento consagrado en los artículos 25 y siguientes del Decreto Ley 2324 de 1984.

El artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984 establece: *“Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional. Para los efectos del presente decreto son accidentes o siniestros marítimos, sin que se limite a ellos, los siguientes : (a) el naufragio, (b) el encallamiento, (c) el abordaje, (d) la explosión o el incendio de naves o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas, (e) la **arribada forzosa**, (f) la contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina y, (g) los daños causados por naves y artefactos navales a instalaciones portuarias(...).”*

ANÁLISIS

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*

12

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 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.

13
/

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 irresistibleidad, 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 irresistibleidad, y al tener las mismas consecuencias jurídicas, el legalmente responsable podrá eximirse por cualquiera de los dos, así la normatividad se refiera a alguno de estos expresamente.

ACTIVIDAD PELIGROSA.

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

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

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

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

el daño tanto la persona que desarrolla la actividad, como aquella por cuenta de la cual se ejerce ésta.

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

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

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

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

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

VALORACIONES 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. 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 SUJETO A ESTUDIO

Sea lo primero referirnos al artículo 1540 del Código de Comercio Colombiano el cual define a la arribada forzosa como la entrada a puerto distinto del autorizado en el permiso del zarpe. Artículo seguido clasifica la arribada en legítima o ilegítima según provenga de caso fortuito inevitable o traiga su origen de dolo o culpa del Capitán. La arribada forzosa se presumirá ilegítima, presunción que se mantiene hasta tanto no aparezcan plenas pruebas de lo contrario.

Asimismo, 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(...)* “.

En virtud de la normativa señalada, tenemos que la presente investigación se inició mediante auto de apertura de investigación proferido el 19 de Octubre de 2022, con fundamento en el acta de protesta fechada 10 de octubre de 2022, firmada por el señor Teniente de Corbeta Valencia Becerra Juan José ejerciendo en calidad de Comandante de la Unidad BP-498 de la Estación de Guardacostas de Coveñas, en la cual expresa que el 05 de octubre de 2022 en el sector de Isla Fuerte, posición LAT 09°23.360' N LON

76°09.400' W, se realiza inspección por parte de miembros de la Estación de Guardacostas de Coveñas a la motonave "BASTA" con matrícula 831014, comandada por el señor Mickael Salim con Número de Pasaporte AM512973 de Canadá, destacándose que como resultado de tal inspección se encontró que contaba con documento de zarpe N° 07933; con destino Puerto Obaldía-Panamá, quedando claro que Coveñas no era Puerto autorizado como destino para la respectiva motonave.

Esta instancia, procurando impulsar la presente investigación jurisdiccional, a través de señal 191539R de octubre de 2022 firmada por el suscrito Capitán de Coveñas Encargado, solicitó a la Estación de Control de Tráfico Marítimo, información detallada respecto a los hechos ocurridos el 05 de octubre de 2022 cuando la motonave BASTA con matrícula 831014 fue encontrada en Isla Fuerte ostentando documento de zarpe con destino a Puerto Obaldia-Panamá, resaltándose que frente a dicha solicitud el 19 de octubre del 2022 se recibe correo electrónico por parte del Suboficial Segundo Babilonia Urrego José Manuel en calidad de controlador de la Estación de Control de Tráfico Marítimo, expresando que:

- Primeramente se recibe reporte de CNMVM-ASIMPO informando la situación presentada por la Aeronáutica Civil acerca de la activación EPIRB ID36532 en la Jurisdicción del Golfo de Morrosquillo el 05 de octubre de 2022, posteriormente se logra establecer contacto con los tripulantes vía celular, quienes informan que la embarcación es tipo velero de nombre BASTA, bandera canadiense, capitán MICKAEL SALIM EL-HACHEM tripulante ALEXANDRA MILENA GARCÍA ARÉVALO, quienes zarparon de **Cartagena hacia Panamá**, OMI 0831014, Agencia marítima LONDOÑO LÓPEZ MARÍA INÉS, con número de zarpe 07933/2022.
- Informa que la EPIRB fue activada por el velero BASTA, pasada las 0230R del 05 de octubre del año en curso, después de estar inmersos en una fuerte tormenta, obligándolos a activar la boya EPIRB. Posteriormente se acercaron a Isla Fuerte – Coveñas, teniendo pensado moverse al área de fondeo en la Bahía de Cispatá para mayor protección, teniendo en cuenta que las condiciones meteomarinas eran adversas, sus dos (02) tripulantes 01 canadiense y 01 colombiana (pareja) se encontraron en buen estado de salud. Se efectuó visita por parte de Guardacostas para visita e inspección de la Motonave. Posteriormente informaron que presentó una falla eléctrica en el piloto automático, optaron por repararla en Cispatá, y adicionalmente resguardarse en esa zona.
- Consecutivamente el 07 de octubre de 2022 a las 16:42 se recibió llamada telefónica informando que fondearon Cispatá mientras hacen las respectivas reparaciones, y el 13 de octubre de 2022 a las 11:56 informan que están rumbo a Isla Fuerte, por consiguiente, el 19 de octubre del año en curso, informan vía WhatsApp que se encontraban haciendo tránsito hacia Panamá.

- 17
- Así mismo, obra en el expediente informe meteomarinero descargado el 20 de Octubre de 2022 de la página oficial del Centro de Investigaciones y Oceanográficas del Caribe para la fecha comprendida entre el 04 y 05 de octubre de 2022, del cual se tiene información relevante, así:

Para el 04 de Octubre de 2022, en cuanto al área costera se tiene que efectivamente se presentaba un cielo muy nuboso, con posibles lluvias ligeras, con viento de dirección suroeste con velocidades de 4 a 7 nudos (fuerza 2-3).

En cuanto al área marítima, se presenta un viento de dirección noreste, con velocidades de 7 a 10 nudos (Fuerza 3) Altura de Oleaje oscilará entre 0.6 a 0.9 metros (Mar 3)

Y para el 05 de Octubre de 2022, en cuanto al área costera se tiene que ciertamente se presentaba un cielo muy nuboso, con posibles lluvias ligeras a moderadas, viento de dirección variable, con velocidades de 2 a 8 nudos (fuerza 1-3).

En cuanto al área marítima, se presenta un viento de dirección variable, con velocidades de 8 a 13 nudos (Fuerza 3-4) Altura de Oleaje oscilará entre 0.7 a 1.0 metros (Mar 3)

Entendido está que “arribada” en su aspecto jurídico es la entrada del barco a lugar distinto del de su destino. Y arribada forzosa cuando ésta ocurre por necesidad. Así que también la ley prohíbe a su capitán entrar voluntariamente en puerto distinto del que se determine en el viaje estipulado. Sin embargo, si bien la motonave “BASTA” no tenía como puerto de destino Coveñas, no obstante ingresó a este Puerto, lo hizo no por voluntad propia en estricto sentido; si no por necesidad según las circunstancias fácticas del caso en estudio; tanto la necesidad, como el elemento volitivo en la realización de un resultado que no se desea “el arribo a puerto distinto al de destino”, son los ingredientes indispensables para que se califique la arribada como forzosa.

Es claro, según la información proporcionada por la Estación de Control de Tráfico Marítimo de Coveñas por parte del Suboficial Segundo Babilonia Urrego José Manuel, que se recibe reporte de CNMVM-ASIMPO informando la situación presentada por la Aeronáutica Civil acerca de la activación EPIRB ID36532 en la Jurisdicción del Golfo de Morrosquillo el 05 de octubre de 2022, posteriormente se logra establecer contacto con los tripulantes vía celular, quienes informan que la embarcación es tipo velero de nombre BASTA, bandera canadiense, capitán MICKAEL SALIM EL-HACHEM tripulante ALEXANDRA MILENA GARCÍA ARÉVALO, quienes zarparon de **Cartagena hacia Panamá**, OMI 0831014, Agencia marítima LONDOÑO LÓPEZ MARÍA INÉS, con número de zarpe 07933/2022.

Asimismo informa que la EPIRB fue activada por el velero BASTA, pasada las 0230R del 05 de octubre del año en curso, después de estar inmersos en una fuerte tormenta, obligándolos a activar la boya EPIRB. Posteriormente se acercaron a Isla Fuerte – Coveñas, teniendo pensado moverse al área de fondeo en la Bahía de Cispatá para

mayor protección, teniendo en cuenta que las condiciones meteomarinas eran adversas.

Razón por la cual se efectuó visita por parte de Guardacostas para visita e inspección de la Motonave. Posteriormente el Capitán del velero BASTA informó que presentó una falla eléctrica en el piloto automático, por lo que optaron repararla en Cispatá, y adicionalmente resguardarse en esa zona.

De lo antes expuesto, se tiene que efectivamente el Capitán de la nave BASTA tuvo una necesidad, la cual era **protegerse** toda vez que según lo expresado por la Estación de Control de Tráfico Marítimo de Coveñas, la motonave se encontraba inmersa en una fuerte tormenta, obligándolos a activar la boya EPIRB. Posteriormente se acercaron a Isla Fuerte – Coveñas, teniendo pensado moverse al área de fondeo en la Bahía de Cispatá para mayor protección, teniendo en cuenta que las condiciones meteomarinas eran adversas, adicionalmente presentaron **falla eléctrica** en el piloto automático, por lo que decidieron reparar la nave en Cispatá, y resguardarse en esa zona.

Observando lo anterior este despacho considera que los dos elementos como lo son: la necesidad y el elemento volitivo en la realización de un resultado que no se desea “el arribo a puerto distinto al de destino” se dieron en este caso por lo tanto se configura como una arribada forzosa, tal como ha quedado registrado en líneas anteriores.

Ahora, respecto de su calificación como legítima o ilegítima, aspecto tal que es de competencia privativa del suscrito Capitán de Puerto, entrara este despacho a determinar si es legítima o ilegítima.

Analizando el acervo probatorio en conjunto, reinante en la presente investigación, el cual ha sido detallado y estudiado en acápites anteriores, esta instancia concluye que la *“prevención exigida para que no se produzca el posible resultado”* determinándose que efectivamente la motonave contaba con mantenimiento regular y programado, *“en desarrollo de la actividad que coloca en peligro latente a la sociedad (responsabilidad objetiva)”* si se tiene que la navegación es una actividad peligrosa como nos compete en este caso; considera entonces este despacho que la arribada fue legítima, producto de fuerza mayor ya que se trató de un hecho *“imprevisto e irresistible”* los dos producidos en forma concomitante en este caso específico; ya que se presentaron condiciones meteomarinas adversas poniendo en riesgo la navegación y la seguridad de la vida humana en el mar, sumado a ello se presentó una falla técnica, lo que a juicio de este despacho, configura la arribada forzosa como legítima.

En mérito de lo anteriormente expuesto, el Capitán de Puerto de Coveñas Encargado, en ejercicio de sus facultades legales,

19

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO: Declarar legítima la arribada forzosa de la motonave "BASTA" con matrícula 831014, realizada el 05 de Octubre de 2022 al puerto de Coveñas, de acuerdo a lo expuesto en los considerandos de la presente decisión.

ARTICULO SEGUNDO: Notifíquese por edicto la presente decisión al señor Capitán, Propietario y Armador de la Nave " BASTA", toda vez que no se cuenta con datos de contacto y ubicación de los mentados señores que permitan realizar la notificación personal.

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.

NOTIFIQUESE Y CÚMPLASE,



Teniente de Fragata **FERNANDO MARIO GUTIERREZ LÓPEZ**
Encargado de las funciones Capitán de Puerto de Coveñas


Elaboró: ASB Milena Moreno M.