

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

LA SUSCRITA ASESORA JURIDICA POR MEDIO DEL PRESENTE

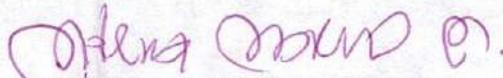
EDICTO

HACE SABER

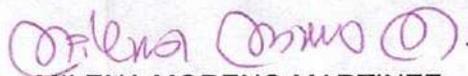
QUE TENIENDO EN CUENTA QUE NO FUE POSIBLE REALIZAR NOTIFICACION PERSONAL A LOS SEÑORES FRANCISCO DE AVILA MUÑOZ IDENTIFICADO CON CEDULA DE CIUDADANÍA No. 1.047.477.402 QUIEN PARA LA FECHA DE LOS HECHOS EJERCÍA COMO COPILOTO DE LA NAVE SIN NOMBRE Y SIN MATRICULA, JUAN GABRIEL HIDALGO IDENTIFICADO CON CEDULA DE CIUDADANÍA No. 1.045.709.532 QUIEN PARA LA FECHA DE LOS HECHOS FUNGÍA COMO CAPITÁN DE LA NAVE SIN NOMBRE Y SIN MATRICULA Y EL SEÑOR OSCAR LUIS MEZA MEDRANO QUIEN OSTENTABA LA CALIDAD DE PROPIETARIO Y ARMADOR DE LA NAVE SIN NOMBRE Y SIN MATRICULA, DEL CONTENIDO DE LA SENTENCIA CALENDADA 20 DE JUNIO DE 2023 PROFERIDA POR EL ENCARGADO DE LAS FUNCIONES DE CAPITAN DE PUERTO DE COVEÑAS SEÑOR TENIENTE DE FRAGATA JULIAN EDUARDO TRUJILLO JIMENEZ AL INTERIOR DE LA INVESTIGACION JURISDICCIONAL No. 19012021001 LA SUSCRITA ASESORA JURIDICA DE LA CAPITANIA DE PUERTO DE COVEÑAS PROCEDERÁ A EFECTUAR NOTIFICACIÓN POR EDICTO (DECRETO LEY 2324 DE 1984, LEY 2213 DEL AÑO 2022). QUE DICHA SENTENCIA EN PRIMERA INSTANCIA EN SU PARTE RESOLUTIVA DECIDIO: ARTICULO PRIMERO: DECLARAR RESPONSABLE CIVILMENTE DEL SINIESTRO MARÍTIMO OCURRIDO EL 25 DE FEBRERO DE 2021, CONSISTENTE EN ABORDAJE DANDO COMO RESULTADO LAS LESIONES CAUSADAS AL MENOR DE EDAD CHRISTOPHER GOMEZ TRIVIÑO IDENTIFICADO CON LA TARJETA DE IDENTIDAD No. 1041328538, AL SEÑOR JUAN GABRIEL HIDALGO IDENTIFICADO CON CEDULA DE CIUDADANÍA No. 1.045.709.532 QUIEN PARA LA FECHA DE LOS HECHOS EJERCÍA COMO CAPITÁN DE LA NAVE SIN NOMBRE Y SIN MATRICULA, DE ACUERDO CON LO EXPUESTO EN LOS CONSIDERANDOS DE ESTA DECISIÓN. ARTICULO SEGUNDO: DECLARAR RESPONSABLE AL

SEÑOR JUAN GABRIEL HIDALGO IDENTIFICADO CON CEDULA DE CIUDADANÍA No. 1.045.709.532 QUIEN PARA LA FECHA DE LOS HECHOS EJERCÍA COMO CAPITÁN DE LA NAVE SIN NOMBRE Y SIN MATRICULA, POR VIOLACIÓN A LA NORMATIVIDAD MARÍTIMA CONSISTENTE EN NAVEGAR SIN MATRÍCULA Y/O LOS CERTIFICADOS DE SEGURIDAD CORRESPONDIENTES, VIGENTES, ASÍ COMO NAVEGAR SIN PORTAR LA LICENCIA DE NAVEGACIÓN DEL CAPITÁN, DE CONFORMIDAD CON LA PARTE MOTIVA DE LA PRESENTE DECISIÓN. ARTICULO TERCERO: IMPONER A TÍTULO DE SANCIÓN CONSISTENTE EN LLAMADO DE ATENCIÓN AL SEÑOR JUAN GABRIEL HIDALGO IDENTIFICADO CON CEDULA DE CIUDADANÍA No. 1.045.709.532 QUIEN PARA EL DÍA DE LOS HECHOS EJERCÍA COMO CAPITÁN DE LA NAVE SIN NOMBRE Y SIN MATRICULA, DE ACUERDO CON LOS CONSIDERANDOS DE ESTA DECISIÓN. ARTICULO CUARTO: NOTIFÍQUESE LA PRESENTE DECISIÓN A LOS APODERADOS DE LAS PARTES QUE CONFORMAN LA PRESENTE INVESTIGACIÓN JURISDICCIONAL, Y DEMÁS INTERESADOS. ARTICULO QUINTO: 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 TENIENTE DE FRAGATA JULIAN EDUARDO TRUJILLO JIMENEZ ENCARGADO DE LAS FUNCIONES DE CAPITAN DE PUERTO DE COVEÑAS

EL PRESENTE EDICTO SE FIJA HOY TREINTA (30) DE NOVIEMBRE DE DOS MIL VEINTITRES (2023) A LAS 08:00 HORAS.


MILENA MORENO MARTINEZ
ASESOR JURIDICO

EL PRESENTE EDICTO SE DESFIJA HOY SEIS (06) DE DICIEMBRE DE DOS MIL VEINTITRES (2023) A LAS 18:00 HORAS.


MILENA MORENO MARTINEZ
ASESOR JURIDICO

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Coveñas, 20 de junio de 2023.

Referencia: No. 19012021001: MUCURA EXPRESS 1/ SIN NOMBRE

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo

OBJETO A DECIDIR

Procede el despacho a resolver en *primera instancia* la investigación radicada bajo el No. 19012021001, iniciada por **siniestro marítimo** con fundamento en la información suministrada con fundamento en los informes calendados 25 de Febrero de 2021 suscritos por los señores Eber Barrios Sanchez y Yeison Barrios Coa, obrando en calidad de inspectores de Naves Menores de la Capitanía de Puerto de Coveñas, en los que comunican que en esa fecha, siendo aproximadamente las 4:45 horas en las islas del Archipiélago de San Bernardo ocurrió un abordaje en el que se encuentran involucradas dos naves menores; una de ellas de nombre MUCURA EXPRESS 1 identificada con matrícula CP-09-1046 y otra sin nombre y matrícula, y como resultado de dicho abordaje un menor de edad sufrió lesiones en su cuerpo.

HECHOS

Esta Capitanía de Puerto de Coveñas con fundamento en los informes calendados 25 de Febrero de 2021 suscritos por los señores Eber Barrios Sanchez y Yeison Barrios Coa, obrando en calidad de inspectores de Naves Menores de la Capitanía de Puerto de Coveñas, en los que comunican que en esa fecha, siendo aproximadamente las 4:45 horas en las islas del Archipiélago de San Bernardo ocurrió un abordaje en el que se encuentran involucradas dos naves menores; una de ellas de nombre MUCURA EXPRESS 1 identificada con matrícula CP-09-1046 y otra sin nombre y matrícula.

Los hechos ocurrieron mientras la nave sin matrícula, que llevaba a bordo tres (03) pasajeros identificados como Libia Esperanza Triviño con cedula de ciudadanía No. 53.135.414, Yinson Rúgeles Jumaco con cedula de ciudadanía No. 1.105.305.489, y el menor de edad Christopher Gomez Triviño con Tarjeta de Identidad No. 1141328538, regresaban de realizar avistamiento de plancton; y navegando frente al Hotel Punta Faro en el Archipiélago de San Bernardo, fue impactada por la nave MUCURA EXPRESS 1, al parecer el copiloto de tal nave no se percató de la presencia de la nave sin nombre y sin matrícula, ya que esta última no llevaba luces de navegación, y la visibilidad no era muy buena.

Se tiene como resultado de tales hechos lo siguiente:

- El menor de edad, Christopher Gómez Triviño sufrió lesiones en su cuerpo, específicamente en sus glúteos y al parecer en el recto.
- La nave sin nombre y sin matrícula, quedó totalmente destruida.

RESULTADOS

Este despacho dispuso mediante auto del 27 de febrero de 2021, dar inicio a la investigación por siniestro marítimo con fundamento en las facultades legales conferidas por el Decreto Ley 2324 de 1984, en la cual se allegaron y practicaron las siguientes:

PRUEBAS

Documentales

- Informes calendados 25 de Febrero de 2021 suscritos por los señores Eber Barrios Sanchez y Yeison Barrios Coa, obrando en calidad de Inspectores de Naves Menores de la Capitanía de Puerto de Coveñas, en los que comunican que en esa fecha, siendo aproximadamente las 4:45 horas en las islas del Archipiélago de San Bernardo ocurrió un abordaje en el que se encuentran involucradas dos naves menores; una de ellas de nombre MUCURA EXPRESS 1 identificada con matrícula CP-09-1046 y otra sin nombre y matrícula, y como resultado de dicho abordaje un menor de edad sufrió lesiones en su cuerpo.
- Informe fechado 01 de Marzo de 2021 firmado por el señor Inspector Especializado Juan Pablo Martínez Rico, y radicado ante la oficina de correspondencia de la Capitanía de Puerto de Coveñas bajo el No. 192021100539 el 01 de marzo de ese año, manifestando que realizó inspección el 25 de Febrero de 2021 a la nave MUCURA EXPRESS 1, la cual fue atendida por el señor Carlos Moreno Franco quien para la fecha del siniestro se encontraba ejerciendo como Capitán de la misma. Destacándose que, la nave para el momento de la inspección no presentaba daño o avería alguna. Únicamente se apreció una fisura superficial de 9 cms en el casco, que no compromete en manera alguna las condiciones de navegabilidad, estabilidad o seguridad de las personas que eventualmente tripulen la nave.
- Igualmente, efectuó inspección el 26 de febrero de 2021 a la embarcación artesanal SIN NOMBRE y SIN MATRÍCULA de Casco en Fibra de Vidrio de color verde y rojo y motor fuera de borda Yamaha 11,03 kw (15hp) de potencia, cuyo propietario es el señor Oscar Meza Medrano. Resaltando que, esa embarcación si presentaba averías serias en su grupo constructivo de casco: perforaciones, rotura y fisuras profundas que evidencian un impacto de gran magnitud que afectó ambos costados, y pantoque en gran medida. Agrega que, la nave no es apta para navegar.
- Certificado de Existencia y Representación Legal de fecha 13 de Febrero de 2021 expedida por la Cámara de Comercio de Medellín correspondiente a Inversiones Mundo Mucura S.A.S con NIT. 901079616-5 registrando como Representante legal Principal al señor Juan Felipe Echeverri Botero.
- Certificado de Matrícula Mercantil de Establecimiento de Comercio expedido por la Cámara de Comercio de Sincelejo, de fecha 2021 03 01 a nombre de Múcura Express Tolú con numero de matrícula 112483.
- Certificado de matrícula No. CP-09-1046, de fecha 19/11/2020 correspondiente a la motonave MUCURA EXPRESS 1, puerto de registro Coveñas, figurando como

propietario y armador INVERSIONES MUNDO MUCURA SAS con identificación 901079616-5.

- Resolución No. 0123-2020 MD-DIMAR-CP09-AMERC del 24 de diciembre de 2020 expedida por el señor Capitán de Puerto de Coveñas de la época, mediante la cual se otorga a Inversiones Mundo Mucura S.A.S identificado con NIT. 901079616-5, propietario del establecimiento de Comercio MUCURA EXPRESS TOLU habilitación y permiso de operación, como Empresa de Servicio Público de Transporte Marítimo en la ruta Santiago de Tolú-Islas de San Bernardo, Isla Fuerte y San Antero.
- Certificado de Seguridad para Buque de Pasaje con Arqueo Bruto Inferior o Igual a 150 correspondiente a la nave MUCURA EXPRESS 1 con matrícula CP-09-1046-0248 expedido el 02 de noviembre de 2020 válido hasta el 01 de noviembre de 2021 expedido por el señor Capitán de Puerto de Coveñas de la fecha.
- Copia de la licencia de navegación correspondiente al señor Carlos Concepción Moreno Franco identificado con cedula de ciudadanía No. 1.104.868.172 expedida por la Capitanía de Puerto de Coveñas el 10/01/2019 con vigencia hasta el 09/01/2024.
- Copia de la cedula de ciudadanía correspondiente al señor Carlos Concepción Moreno Franco identificado con cedula de ciudadanía No. 1.104.868.172
- Póliza de Accidentes Personales Colectivos No. 75-61-1000006179 expedida por Seguros de Vida del Estado S.A. para Inversiones Mundo Mucura SAS a partir del 03/09/2020 hasta las 24 horas del 03/09/2021.
- Oficio No. 19202100527 MD-DIMAR-CP09-JURIDICA del 30 de abril de 2021 proferido por el señor Capitán de Puerto de Coveñas de la fecha, dirigido al Director de la Fundación Hospital Pediátrico (HOMI) de la ciudad de Bogotá, solicitándole incapacidad medica correspondiente al menor de edad Christopher Gomez Triviño identificado con Tarjeta de Identidad No. 1141328538, quien resultó lesionado a partir del abordaje.
- Pronóstico de las condiciones Meteorológicas y Oceanográficas para Coveñas fechas comprendidas entre el **2021-2-24** y **2021-2-25** en Coveñas, resaltándose que la fecha **2021-2-24** en el **Área Costera** se tuvo: Cielo poco nuboso. Viento de dirección variable con velocidades de 7 a 11 nudos (Fuerza 3-4). Temperatura ambiente oscilará entre 25° C y 34° C. **Área Marítima**. Viento de dirección norte-noreste con velocidades de 18 a 23 nudos (Fuerza 5-6). Altura del Oleaje oscilará entre 1.5 y 2.5 metros (Mar 4-5). Se recomienda extremar las medidas de seguridad en el desarrollo de las actividades marítimas. Y para la fecha **2021-2-25** se tiene: **Área Costera**. Cielo poco nuboso a nuboso. Viento de dirección variable con velocidades de 1 a 5 nudos (Fuerza 1-2) aumentando su intensidad en horas de la tarde noche con velocidades de 7 a 13 (Fuerza 3-4) Temperatura ambiente oscilará entre 28° C y 32° C. **Área Marítima**. Viento de dirección norte-noreste con velocidades de 11 a 19 nudos (Fuerza 4-5) aumentando en horas de la tarde noche con velocidades de 20 a 26 nudos (Fuerza 5-6). Altura del Oleaje oscilará entre 2.0 y 3.0 metros (Mar 4-5) Se recomienda extremar las medidas de seguridad en el desarrollo de las actividades marítimas.

- Oficio No. J168-21 calendarado 21 de Mayo de 2021 firmado por el la señora Yenly Diaz Parrado en calidad de Líder de Gestión Área Jurídica de la Fundación Hospital pediátrico (HOMI) de la ciudad de Bogotá, mediante el cual hace entrega de la **incapacidad medica** correspondiente al menor de edad CHRISTOPHER GOMEZ TRIVIÑO identificado con la tarjeta de identidad No. 1041328538
- Incapacidad Médica Nro. 2103000271 del 2021/05/20 expedida por la Fundación Hospital Pediátrico (HOMI) de la ciudad de Bogotá correspondiente al menor de edad CHRISTOPHER GOMEZ TRIVIÑO identificado con la tarjeta de identidad No. 1041328538 por el término de **treinta (30) días a partir del 2021/03/31 hasta el 2021/04/29** según el diagnostico registra accidente de embarcación que causa otros tipos de traumatismos.

Declaraciones

- ✓ Antes de entrar a referirnos a las pruebas testimoniales resulta importante mencionar que, obra constancia al interior de la presente investigación, en la que consigna que los señores FRANCISCO DE AVILA MUÑOZ identificado con cedula de ciudadanía No. 1.047.477.402 quien para la fecha de los hechos ejercía como copiloto de la nave SIN NOMBRE Y SIN MATRICULA, y JUAN GABRIEL HIDALGO identificado con cedula de ciudadanía No. 1.045.709.532 quien para la fecha de los hechos fungía como Capitán de la nave SIN NOMBRE y SIN MATRICULA se hicieron presentes en la diligencia de audiencia llevada a cabo el 09 de Marzo de 2021, sin embargo **no** presentaron documento de identificación, por tal razón ese día no fue posible que asistieran a la respectiva diligencia, muy a pesar de haberseles advertido que debían presentarse a la audiencia con documento de identificación, tal como consta en la constancia del 02 de marzo de 2021.
- ✓ En cuanto al Propietario y Armador de la nave SIN NOMBRE Y SIN MATRICULA, se tiene que la persona que ejercía como tal para la fecha de los hechos esencia de investigación, corresponde al señor OSCAR LUIS MEZA MEDRANO identificado con cedula de ciudadanía No. 73200807 , quien efectivamente se hizo presente a la diligencia de audiencia llevada a cabo el 09 de Marzo de 2021, sin embargo expresó en dicha diligencia que no estaría asistido de abogado, agregando que asistía la audiencia únicamente a escuchar las versiones y de acuerdo al resultado de las mismas designaría o estaría asistido en la investigación por un abogado.
- ✓ Cabe resaltar, que los señores FRANCISCO DE AVILA MUÑOZ quien para la fecha de los hechos ejercía como copiloto de la nave SIN NOMBRE Y SIN MATRICULA, JUAN GABRIEL HIDALGO quien para la fecha de los hechos fungía como Capitán de la nave SIN NOMBRE y SIN MATRICULA y el señor OSCAR LUIS MEZA MEDRANO quien ostentaba la calidad de Propietario y Armador de la nave no asistieron a las diligencias de audiencia celebradas dentro de esta investigación jurisdiccional, a pesar de haberseles citado oportunamente. Cabe anotar que, jamás se recibieron excusas razonables por su inasistencia a las respectivas diligencias. Durante el desarrollo de la investigación **no** ejercieron su derecho de defensa y contradicción, reitero a pesar de haberseles brindado la oportunidad procesal para hacerlo, esto de conformidad con lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984 artículo 25 y siguientes, y el artículo 29 de nuestra Constitución Política.

Este despacho recibió declaración de las personas que a continuación enunciaré, destacándose que se sintetizara lo más relevante que las mismas manifestaron frente a la presente investigación:

Declaración de la señora LIBIA ESPERANZA TRIVIÑO SOLANO, quien ostenta la calidad de MADRE del menor CRISTOPHER GOMEZ TRIVIÑO:

"yo conocí al señor GABRIEL PANTICA, el lunes 22 de febrero de 2021 cuando llegué a la isla de Tintipan, acompañada por mi hijo. Mi pareja Yinson Rugeles tenía programado llegar el 24 de Febrero de 2021, en Tintin aparece quien estaba atendiendo a varias personas, el me atendió con el tema del almuerzo, las bebidas y me contó de los planes turísticos, ese día entendiendo que el manejaba planes turísticos yo le pedí a el número telefónico. Ese día no volvimos a tener contacto, yo le escribí a él, como saludándolo, lo saludé porque en ese momento me encontraba buscando información sobre un hotel en Múcura, él no me contestó el what sapp sino horas después cuando yo y estaba ubicada en un hotel en múcura. El 23 de Febrero de 2021, yo le pregunté a GABRIEL sobre el costo de los planes, él me había hablado de ir a ver unos corales, y el fitoplancton, el 24 de Febrero de 2021 concretamos el plan y la agenda para ir a ver el plancton y el precio obviamente. Nosotros, mi novio, mi hijo y yo salíamos a ver el plancton a las 3 de la mañana esa fue la hora que dispusimos, por eso nos acostamos temprano. Como a eso de las 10 de la noche, el señor GABRIEL me escribe diciendo que no va haber plan porque hay mal tiempo, yo no vi el mensaje porque yo estaba dormida. Yo me levanto antes de las tres de la mañana para alistarnos y veo que me escribe faltando unos minutos para las tres, preguntándome si vamos a ir, para mí fue un poquito confuso porque en la noche escribí que no, y en la mañana me pregunta si finalmente sí, y entonces yo lo llamo, el me indica que está a las 3:40 de la mañana en el Hotel DALANTIA (donde estábamos hospedados), en ese hotel también me habían ofrecido el mismo plan, pero en cuanto a tema de costos me pareció más cómodo lo que me ofreció GABRIEL, y pasadas las 3:30 de la mañana efectivamente vemos venir el bote con dos personas, y ellos se acercan hacia una parte del hotel donde pueden poner el bote para subimos. nos subimos y nos dicen que nos pongamos unos chalecos que están dañados, dañados porque los broches no funcionaban, yo veo que uno de los chalecos tiene un broche funcionando y se lo pongo a Cristopher, los otros dos los usamos sin broches. Quiero aclararle algo, yo desconozco si eso es normal, o no, yo soy una turista, yo no conozco de botes, de temas de seguridad, de nada de eso. Obviamente, me parece que para ellos eso es algo normal, porque lo hacen todos los días y se suponen que son profesionales en eso, por eso ellos ofrecen los planes. Vamos hacia el lugar donde está el fitoplancton, veo que allá hay un bote un poco más grande que el nuestro y otro muchoo más grande que el nuestro, en el sitio viendo el fitoplancton veo que nos encontramos acerca de 40 o 50 personas, por lo que me siento aún más tranquila con el tema del plan, disfrutamos el plan en familia, y somos los primeros en retirarnos del sector del fitoplancton, hasta ese momento no hubo novedad alguna, los demás que estaban en el sector se dieron cuenta que nosotros nos fuimos, estando a mar abierto, estaba todo muy oscuro, igual se veía el reflejo de la luna cerca del mar. Cristopher tenía el chaleco, mi novio y yo no teníamos, el bote se apagó, GABRIEL quien estaba piloteando el bote intenta prenderlo, JUANITO era quien estaba en la parte frontal del bote porque él era quien guiaba cuando el bote estaba en movimiento, a nosotros nos dio risa porque pensábamos que eso solo pasaba en las películas de terror, yo desconozco si eso es normal o anormal en esos botes, le reitero especialidad en nada que tenga que ver con temas marítimos, y seguridad en los botes, mi familia y yo íbamos en calidad de turistas y confiando en la buena fe de la gente incluidos los que nos ofrecieron el plan. GABRIEL tenía su celular en su mano encendido, a mí me pareció que estaba como escribiéndole a alguien, nosotros tres estábamos a espaldas de GABRIEL , sin embargo yo volteé por un

momento a mirar hacia atrás y él tenía el celular en la mano, y yo recuerdo que eso le alumbraba muy bien la cara, nuevamente me volteó hacia el frente porque GABRIEL logra prender el bote, yo miró a JUANITO, él se gira hacia atrás, el levanta los brazos, pega un grito que no entendí lo que dijo, sin embargo yo volteó hacia atrás, veo que viene bote grande, a toda velocidad, el venía muy rápido, pero muy rápido, yo desconozco si eso es permitido, cuando lo veo venir ya está prácticamente encima, nosotros estábamos prácticamente parados, prácticamente inmóviles, yo veo que ese bote no tenía luces, ni un rudo que indicara que venía hacia nosotros fue en cuestión de segundos que venía hacia nosotros, yo lo único que alcancé fue a coger a mi hijo por el chaleco salvavidas, ese bote grande nos cogió de frente, es decir la parte delantera de ese bote pegó justo en la cola de nosotros, ya lo demás, fue que nos revolcó por debajo del agua, nos pasó por encima por completo, debajo del agua dando botes, yo intenté proteger la cabeza de mi bebe y amarrar el chaleco salvavidas, dimos muchos botes debajo del agua. El chaleco salvavidas de mi hijo nos sacó a mí y a él a flote, yo no supe de los demás hasta que mi novio se acercó a nosotros en el agua, empezamos los tres a pedir ayuda, nosotros cuando estábamos en el bote estábamos sentados, los únicos que estaban de pie eran GABRIEL y JUANITO, el bote que nos arrojó se regresó, yo creo que por el ruido del impacto, varias personas se lanzaron al agua y nos ayudaron a subir al bote, que nos arrojó, y de ahí se lanzaron varias personas, mi novio y yo gritábamos el niño!!! El niño!!! Para que lo sacaran a el primero, yo sentía dolor en todo el cuerpo, y mucho en un pie, por lo que pensé que lo de mi niño era igual, lejos de imaginarme de lo que estaba pasando, mi niño nadaba en el agua, y yo pensé que él estaba bien, cuando me suben a mí al bote, veo a mi niño botando mucha sangre, a él lo pusieron boca arriba en una silla, yo vi que él no respiraba bien, tenía a los labios muy blancos, y también vi como salía una grasita de su colita porque había sido cortada, eso no fue lo peor, una muchacha turista del bote nos auxilió indicando que ella tenía algo de conocimiento de medicina entonces ella pide que pongan a mi niño de lado con la colita hacia mí, que si él estaba de lado no botaba tanta sangre como si estuviera boca arriba, cuando a él lo ponen en esa posición yo veo, que mi niño tenía tres heridas, una muy gigante en el centro de la colita, yo veía sus órganos allá dentro, las otras dos estaban en esas dos nalguitas, una completamente despellejadita, se le veía la grasa de su colita afuera, y la otra nalguita cortada también, abierto, pero no tan profunda, ahí todos gritaban que fuéramos hacia Múcura, yo también decía por favor ayuden a mi hijo, no sé qué personas estaban ahí, solo sé que estaba esa muchacha que nos estaba auxiliando, mi novio, mi bebe y yo, llegamos a isla mucura no sé cuantos minutos después, yo desconozco la hora en que pasó todo esto, al llegar a MUCURA la muchacha pide que a mi niño lo envuelven en una sábana blanca, yo veo que trae como unos tanques de gasolina grandotes, y gritan que llamen a Tolu que vamos con él niño, en el transcurso a Tolu, pasó mucho tiempo, mi bebe estaba perdiendo sangre durante todo el tiempo que pasó el accidente, yo traté de mantener a mi bebé medianamente consiente, yo le hablaba le hacía preguntas, a veces me respondía, a veces no, la muchacha y su pareja decidieron acompañarnos a Tolú, el camino se hizo todavía más eterno porque nos tocó pedir que fueran más despacio porque el golpe de la lancha contra el mar hacía que el niño saltara y le dolía, él estaba muy pálido, yo lo veía muy mal, yo revisaba que estuviera respirando, no sé cuánto tiempo pasó pero dure mucho tiempo en llegar a tolú y allá nos esperaba una ambulancia, subieron a mi niño a la ambulancia, yo estaba con él, lo llevaron al hospital de primer nivel de tolú, ahí nos separamos de la muchacha porque le pedimos que nos ayudara a recuperar nuestros teléfonos porque necesitábamos comunicarnos con la familia, todas nuestras pertenencias estaban en el hotel DALANDIA, mi novio se encarga de eso, yo sigo con mi hijo adentro en ese hospital le pusieron unas gasas dentro de las heridas, me pidieron la tarjeta de identidad de él y trataron de canalizarlo, porque no le encontraban la vena, el niño había perdido mucha sangre, ahí nos dicen que no pueden atender esa urgencia, que nos tienen que trasladar a Sincelejo, nos suben en otra ambulancia, no sé si

en la misma, y vamos camino al hospital en Sincelejo, en el camino logran canalizar a mi hijo, llegamos al hospital y allí empieza todo este proceso médico, el 25 de Febrero de 2021 cuando llegamos al Hospital Universitario de Sincelejo yo vi el reloj y eran como las 08:40 de la mañana. A mi hijo a la fecha le han practicado 4 cirugías, el día de hoy le practican la 5, y no sabemos cuántas más vengan, a mi niño a la fecha le han realizado 4 transfusiones de sangre y debido a las condiciones del accidente él tiene una bacteria que impide que le puedan hacer reconstrucción, mi niño tiene huesos rotos, músculos de la zona sacra rotos por completo, tejidos, el en este momento solo tiene unida la piel para evitar mayores infecciones hasta tanto no erradiquen la bacteria no pueden empezar a reconstruir todo lo que está roto, sus signos vitales en este momento están más estables. En el intermedio mi hijo fue trasladado a la Clínica Santa María de Sincelejo, la siguiente clínica es la Fundación de la Misericordia. "(Cursiva, negrita y subrayado fuera del texto original)

Declaración del señor del señor CARLOS CONCEPCION MORENO FRANCO quien ostenta la calidad de Capitán de la nave "MUCURA EXPRESS 1".

Se desempeña como Capitán de la nave desde octubre de 2020. Tiene licencia de Motorista costanero, la nave para la fecha de los hechos contaba con certificados vigentes.

A la pregunta:

Manifieste por favor todo lo que usted sepa y le conste con relación a los hechos que aquí se investigan, indicando circunstancias de tiempo, modo y lugar. CONTESTO:

*"Nosotros salimos normalmente para plancton a las 3:30 de la mañana, normalmente como el capitán de la nave llego a las 3:00 de la mañana para verificar que la lancha esté en orden para salir, salimos hacer el plancton, todo iba normal hasta llegar allá, ya cuando venimos de regreso con **las luces prendidas las de la lancha y una lámpara** que usamos nosotros normalmente, cuando ya vamos llegando a la isla mucura, siento un golpe cuando choqué, pensé que había chocado con unas boyas que había puesto el medio ambiente, cuando siento que los motores también tocan y me doy cuenta era un **bote o una lancha**, bajó la velocidad, **le doy vuelta a la nave de una, lo primero que hago es preguntarle a los pilotos de la otra lancha es que cuantos eran, ellos me respondieron que eran 5, la mamá del niño todo el tiempo gritaba mi niño!!, mi niño!!!, cuando sacamos al niño nos damos cuenta que estaba herido, sacó el botiquín y se lo entrego a una médica que iba a bordo, le entregó las cosas a la médica y salimos hacia la playa del hotel, la médica cuando llegamos a la playa del hotel me dice que necesitábamos una camilla y una sábana, yo fui por la camilla y un compañero trajo la sabana, pero al ver la cantidad de sangre que botaba el niño salí corriendo con otros compañeros para poder tanquear y llegar hasta tolú, ya cuando llegamos a tolú teníamos ambulancia porque los compañeros ya habían hechos llamadas para que esto sucediera, y desde ahí se llevaron el niño hacia Sincelejo..."*** (Cursiva, negrita y subrayado fuera del texto original).

En cuanto a las condiciones de visibilidad para el día de los hechos, manifestó que ese día la luna como hasta a las 5 de la mañana estuvo afuera, había bastante neblina, era bastante oscuro, y en cuanto a las condiciones meteorológicas para el día de los hechos, se tiene que había vientecito, y un poquito de oleaje, en cuanto a la altura aproximada de las olas. era más o menos un metro. Para el momento del impacto o colisión, las luces, estaban prendidas todo el tiempo.

A la PREGUNTA: *Usted indicó en su declaración que el accidente había ocurrido al frente del Hotel Isla Múcura. Sírvase describirnos el sitio exacto donde ocurrió el abordaje.*

CONTESTO: Como le dije, estaba muy oscuro y no alcanzaría a decirle el sitio donde estábamos, yo sé que estábamos cerca a la isla. (Cursiva, negrita y subrayado fuera del texto original).

A la Pregunta: *El día de los hechos materia de investigación había alguien en la nave MUCURA EXPRESS 1 ALUMBRANDO.* CONTESTO: *Si había una persona que alumbraba y apagaba, esa persona era un guía que se llamaba JHAN CARLO, no recuerdo su apellido.*

Declaración MARLYN BARBOZA FRANCO quien ostenta la calidad de copiloto de la nave MUCURA EXPRESS 1 quien manifestó lo siguiente:

Presta el servicio guianza y además ejerce como copiloto, cuenta con licencia de motorista costanero.

Frente a la pregunta:

Manifieste por favor todo lo que usted sepa y le conste con relación a los hechos que aquí se investigan, indicando circunstancias de tiempo, modo y lugar. CONTESTO:

El día de los hechos nosotros nos trasladamos hacia la laguna de Tintipan donde prestamos el servicio de fitoplancton, una vez ya de regreso, cuando ya veníamos por el Hotel PUNTA FARO, ahí fue donde tuvimos el accidente, la embarcación pequeña venía totalmente oscura y no la vimos y chocamos. Una vez chocamos, nos regresamos y le prestamos los primeros auxilios al chico, ya que con nosotros veníamos con una médico abordó. Llegamos al hotel MUCURA y llenamos canecas de combustible y nos fuimos para Tolú, a llevar al chico allá nos esperaba una ambulancia.

Se destaca que, en cuanto a las condiciones de visibilidad para el día de los hechos, expresó que estaba muy oscuro. Frente a las condiciones meteorológicas para el día de los hechos, manifestó que estaba todo en calma, no había viento, no había mareta, y en cuanto a la altura aproximada de las olas, expresó que no había olas, el mar estaba tranquilo.

En cuanto a la pregunta: *Aproximadamente a qué distancia avistó usted la nave SIN NOMBRE Y SIN MATRICULA.* Contestó: *No la vimos, cuando sentimos fue ya que tropezamos.*

Respecto a la pregunta: *Manifieste al despacho qué velocidad sobre el fondo y a través del agua llevaba la nave MUCURA EXPRES 1 cuando ocurrió el abordaje.*
Contestó: *Iba a una velocidad totalmente normal.*

Declaración del señor JUAN FELIPE ECHEVERRI BOTERO quien para la fecha de los hechos ostentaba la calidad de Representante legal de INVERSIONES MUNDO MUCURA S.A.S-Sociedad Propietaria, Armadora, y Empresa habilitada para transporte a la cual se encuentra afiliada la nave MUCURA EXPRESS 1, manifestó lo siguiente:

“ Yo no estaba presente en la región el día del accidente, recibí la primera llamada aproximadamente a las 6 AM informándome que la nave había estado en un accidente y que había un niño que había sido afectado y herido en ese momento lo único que podía estar desde donde me encontraba que era Medellín, era poner a todo el equipo de la Oficina para atender la situación, poniendo una ambulancia para el menor, en ese momento solamente nos importaba la salud del niño no pregunte por los detalles del accidente...”

La actividad de la nave MUCURA EXPRESS 1 es traer turistas desde Tolú al archipiélago de San Bernardo y en las tardes hace actividades turísticas como el snorkel, buceo y plancton. Agrega que, el equipo entero de MUCURA EXPRESS 1 prestó apoyo inmediato de primeros auxilios para transportar el menor a Tolú, luego la ambulancia de Tolú a Sincelejo y la logística total a sus padres para sus pertenencias porque sus pertenencias estaban en las islas, y posteriormente toda la logística a la ciudad de Sincelejo.

En cuanto al Informe Pericial

En diligencia de audiencia celebrada el 02 de Junio de 2023, el señor Perito Richard Ivan Martínez Redondo identificado con cedula de ciudadanía No. 72.139.249 de Barranquilla con licencia de Navegación y Cubierta Clase "C" expedida por la Capitanía de Puerto de Coveñas el 02/10/2020 con vigencia hasta el 02/10/2023 rindió informe pericial, del cual se extrae lo más relevante así:

" (...)

Desde el momento en que se presentó el siniestro, INVERSIONES MUNDO MUCURA SAS con NIT. 901079616-5 sociedad propietaria y armadora de la nave MUCURA EXPRESS 1 realizaron las acciones pertinentes para atender tanto al menor de edad, como cada una de las personas que se encontraban a bordo de la embarcación sin nombre y sin matrícula, se prestaron los primeros auxilios, se hicieron los respectivos desplazamientos al municipio de tolú y al Hospital de Sincelejo.

Asimismo, resulta importantísimo mencionar que el capitán de la nave MUCURA EXPRESS 1 al percatarse de lo sucedido brindó inmediatamente el apoyo a la totalidad del personal que se encontraba a bordo de la embarcación SIN NOMBRE y SIN MATRICULA, así como los primeros auxilios al menor de edad.

La embarcación sin nombre y sin matrícula navegaba sin luces de navegación, se trata de una nave que no se encuentra matriculada ante la Autoridad Marítima, circunstancia que genero un riesgo inmenso en cuanto al éxito de la navegación.

Resulta importantísimo mencionar que, durante el desarrollo de la respectiva audiencia, el abogado VICTOR CORTES ESCOBAR, solicitó aclaración respecto del informe pericial, en el siguiente sentido:

Entiendo que la embarcación SIN NOMBRE no traía luces de navegación, y la nave MUCURA EXPRESS 1 si las traía, la pregunta es si eventualmente la embarcación Sin nombre hubiese traído la luz de navegación nocturna hubiese habido visibilidad para el piloto de la nave MUCURA EXPRESS 1. cómo se hubiese evidenciado esa circunstancia?

En este estado de la diligencia el despacho le concede el uso de la palabra al señor perito, quien contesta:

"En la navegación nocturna el piloto se basa no solamente si tuviera radar, se basa primordialmente en las luces de navegación, hasta los buques de guerra modernos cuentan con sensores que detectan la presencia de lanchas, en estos buques modernos siempre existen unos vigilantes que visualizan el horizonte, **en este caso no había claridad, la noche estaba oscura, esas luces de navegación su alcance es de 2 millas o 4 kilómetros aproximadamente, si la embarcación sin nombre y sin matrícula hubiese**

tenido luces de navegación se hubiese evitado este siniestro (Cursiva, negrita y subrayado fuera del texto).

Cierre de Investigación

Mediante auto del 05 de Junio de 2023, 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. Decisión que fue notificada por estado fijado el 07 de junio de 2023 en la cartelera de la Capitanía de Puerto de Coveñas, y en la plataforma digital de la entidad.

Alegatos de Conclusión.

Dentro de la oportunidad legal el abogado VICTOR CORTES ESCOBAR presentó memorial de alegatos de conclusión, extractándose lo más importante así:

“ ...

VALORACIÓN DE LOS MEDIOS DE PRUEBA PRACTICADOS DOCUMENTOS:

Conforme al informe del 25 de febrero de 2021, suscrito el día de los hechos por el Inspector de Muelles y Playas YEISON BARRIOS, obrante a folios 06 y siguientes del expediente digital, se acredita una entrevista inicial al señor JUAN GABRIEL IDALGO (piloto de la embarcación sin nombre) quien indicó respecto a los hechos, que se percataron de que la otra embarcación, refiriéndose a la MUCURA EXPRESS 1, venía con las luces prendidas, pero que ellos solo tenían una luz de celular, la que pensaron había sido avistada, quien como piloto reconoce que no cumplían con las medidas de seguridad marítimas requeridas en su embarcación. (No presento ningún documento legal de la embarcación)

Además de acreditar, como es que abandonaron la embarcación fantasma y sin nombre, no solo él piloto, sino también su copiloto FRANCISCO DE AVILA MUÑOZ, sin salvaguardar a sus pasajeros los señores YHEARE RAGELES, ESPERANZA TRIVIÑO y su hijo menor de edad CRISTHOPHER TRIVIÑO, este último quien al parecer sufrió lesiones personales, de quienes ninguno llevaba consigo chalecos salvavidas.

A su turno, con los documentos aportados por el suscrito abogado, con el memorial de que trata el artículo 37 numeral 5 del decreto ley 2324 de 1984, obrantes a folios 61 y siguientes del expediente digital, se acreditó que tanto la embarcación de propiedad de mi representada MUCURA EXPRESS 1, como los miembros de su tripulación, centraban con todos sus permisos, licencias y autorizaciones debidas al día y vigentes al momento de los hechos

DECLARACIONES EN AUDIENCIA PÚBLICA:

En audiencia pública declararon, el representante legal de mi asistida, el administrador de la embarcación y su tripulación, quienes acreditaron que al momento del abordaje contaban con las luces de navegación nocturnas requeridas, así como el cumplimiento de todas las medidas de seguridad marítimas requeridas. Acreditaron que no vieron a la embarcación fantasma y sin nombre, precisamente porque esta no traía luces de navegación nocturna ni de ningún tipo, así como también acreditaron los detalles modales del accidente, en especial, como fue que proporcionaron elementos de seguridad a los pasajeros y tripulación de la embarcación sin luces. Acreditaron que

venían a una baja velocidad y por los canales establecidos para la navegación en el área. Todo lo que, al analizarlo en su conjunto, concuerda con las declaraciones y entrevistas iniciales rendidas al interior del proceso, por las mismas partes, incluso por los tripulantes y pasajeros de la embarcación fantasma.

DICTAMEN PERICIAL:

En audiencia pública, por un **perito idóneo y con experiencia** en este tipo de accidentes, se estableció que las causas del accidente acaecieron por culpa y responsabilidad de la embarcación fantasma, sin nombre y matrícula, acreditando los hechos descritos en sus declaraciones por la tripulación y miembros de la embarcación MUCURA EXPRESS 1. Concluyendo que la embarcación MUCURA EXPRESS 1 contaba con todos sus permisos y licencias al día, así como su tripulación, de igual manera, que contaban con todos los elementos de seguridad marítima requeridos en especial sus luces de navegación nocturna. Por lo que, sin duda alguna, atribuyó la responsabilidad de los hechos a la embarcación fantasma, sin nombre y matrícula

(...)

PETICIONES PRINCIPALES Y SUBSIDIARIAS Conforme al artículo 48 del decreto ley 2324 de 1984 y según se ha expuesto, solicitó respetuosamente al despacho se abstenga de declarar la culpabilidad y responsabilidad administrativa en el siniestro (abordaje) objeto de este proceso, en nombre de la sociedad que represento INVERSIONES MUNDO MUCURA SAS., en calidad de propietaria de la embarcación, el administrador de la embarcación, su piloto y tripulación, a quienes se les deberá absolver y exonerar totalmente de toda responsabilidad en el siniestro tipo abordaje. Consecuencialmente a lo anterior, solicito que no se avalúen daños y perjuicios atribuibles a la parte que represento ni sus dependientes, por el contrario, si estos se llegaren a evaluar, deben ser atribuidos a los tripulantes de la embarcación fantasmas y sin nombre involucrada. De igual manera, solicito al despacho abstenerse de imponer sanciones de cualquier tipo en contra de mis representados, por no haberse comprobado la existencia de ninguna infracción a la normativa marítima que hubiese sido influencia causal en el abordaje. En caso de que el despacho imponga alguna sanción, solicito esta sea de amonestación escrita, sin afectar los intereses económicos de mis representados, para lo cual solicito al despacho no imponer multas de carácter económico en contra de estos. Aplíquense todos los criterios de ponderación favorables a mis representados. Solicito igualmente al despacho abstenerse de efectuar condena en costas, agencias en derecho o similares en contra de mis representados. Ya se encuentran pagados los honorarios fijados al perito en el proceso, estando a paz y salvo por dicho concepto. Solicito al despacho respetuosamente, conforme a la valoración probatoria, se declare la culpabilidad y responsabilidad por el abordaje objeto del proceso, en contra de los tripulantes (piloto y copiloto) que venían al mando de la embarcación fantasma y sin nombre que se vio involucrada en los hechos materia de investigación. Consecuencialmente a lo anterior, impóngase en su contra las sanciones legales pertinentes, por el incumplimiento a la normativa marítima, la atribución de los daños perjuicios eventualmente tasados y las costas del proceso.” (Cursiva, negrita y subrayado fuera del texto).

CONSIDERACIONES

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

El artículo 26 ibidem 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(...).”* (Cursiva, subrayado y negrita fuera del texto).

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 35 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 un 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 de mérito, 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.” (Negrilla fuera de texto).

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". (Cursiva y negrilla fuera del texto)

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

Del mismo modo, la Resolución No. A 849 de la Organización Marítima Internacional **"CÓDIGO PARA LA INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS"**, establece como siniestro marítimo:

A los efectos del presente Código regirán las siguientes definiciones:

4.1 **Siniestro marítimo:** Un evento que ha tenido como resultado: 1. La muerte o lesiones graves de una persona, causadas por las operaciones de un buque o en relación con ellas; o 2. La pérdida de una persona que estuviera a bordo, causada por las operaciones de un buque o en relación con ellas; 3. La pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque; o 4. Daños materiales graves sufridos por un buque; o 5. La varada o avería importante de un buque, o la participación de un buque en un abordaje; o 6. Daños materiales graves causados por las operaciones de un buque o en relación con ellas; o 7. Daños graves al medio ambiente como resultado de los daños sufridos por uno o varios buques, causados por las operaciones de uno o varios buques o en relación con ellas.

4.2 **Siniestro muy grave:** el sufrido por un buque con pérdida total de éste, pérdida de vidas humanas o contaminación grave.

4.3 **Siniestro grave:** aquel que sin reunir las características del "siniestro muy grave" entraña: 1. un incendio, explosión, abordaje, varada, contacto, averías por mal tiempo, averías causadas por hielos, grietas en el casco o supuesto defecto del casco, etc., que a su vez provocan; 2. Averías estructurales que hacen que el buque no sea apto para navegar, por ejemplo, una hendidura en la obra viva, parada de las máquinas principales, averías importantes en los espacios de alojamiento, etc.; o 3. Contaminación (independientemente de la magnitud); y/o 4. Una avería que obligue a remolcar el buque o pedir ayuda a tierra".

Requisito no menos importante dentro del concepto de jurisdicción, es el contenido de las sentencias, el cual va atado directamente con la congruencia de la actividad judicial. Al respecto debe anotarse que el contenido de los fallos de las investigaciones por siniestros marítimos que emitan los respectivos Capitanes de Puerto en primera instancia, así como el Director General Marítimo en segunda, deberán ser motivados, debiendo hacer la **declaración de culpabilidad y responsabilidad con respecto a los accidentes investigados**, si es que a ello hubiere lugar y, **determinará el avalúo de los daños ocurridos con tal motivo**. Así mismo, impondrá las sanciones o multas que fueran del caso si se comprobaren violaciones a normas o reglamentos que regulen actividades marítimas (artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984).

Debe entenderse entonces que el pronunciamiento que sobrepase el marco citado adolece de nulidad y produce el fenómeno jurídico de la incongruencia, por sobrepasar la competencia que la ha sido asignada a la Dirección General Marítima.

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 fuera 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.”

Antes de entrar a resolver el fondo del asunto, es pertinente tener presente lo siguiente:

Caso Fortuito o Fuerza Mayor

Mediante reiterada jurisprudencia la Corte Suprema de Justicia ha sostenido que los conceptos de caso fortuito y fuerza mayor se equiparan, tanto en sus presupuestos, como en sus efectos. En Sentencia del 20 de noviembre de 1989, la Sala de Casación Civil de la Honorable Corte señaló:

“Siendo la fuerza mayor y el caso fortuito iguales, por cuanto designan en un mismo e idéntico fenómeno, con iguales consecuencias jurídicas, se tiene que el hecho constitutivo de caso fortuito o fuerza mayor debe ser imprevisto e irresistible y estos dos caracteres deben concurrir “en conjunción imprescindible”

(...) Empero, el criterio más sólido y de mayor aceptación en el campo del derecho civil, es el de la identidad de concepto entre el caso fortuito y la fuerza mayor

(...) la conjunción “o” empleada en la expresión “fuerza mayor o el caso fortuito”, no es disyuntiva, o sea, no denota diferencia ni separa, sino por el contrario [sic] exterioriza o denota equivalencia. Y así lo ha entendido la Corte, como puede verse en fallos de 26 de mayo de 1936 (XLIII, 581) y 3 de agosto de 1949 (C.J. No. 2075, 585).” (Cursiva y negrilla fuera del texto)

Y más recientemente, en Sentencia del 26 de julio de 2005, esta Corporación se pronuncia sobre el asunto en este mismo sentido:

“Uno de los temas más sistemáticamente tratados por la jurisprudencia de la Corte, es el de la fuerza mayor o caso fortuito, en torno al cual ha delineado lo que –de antaño– constituye doctrina probable, edificada a partir de una definición legislativa que concibe ese fenómeno como “el imprevisto a que no es posible resistir” (art. 1º, Ley 95 de 1890).

Según esa doctrina de la Sala, para que un hecho pueda ser considerado como evento de fuerza mayor o caso fortuito –fenómenos simétricos en sus efectos–, es necesario que, de una parte, no exista manera de contemplar su ocurrencia en condiciones de normalidad, justamente porque se presenta de súbito o en forma intempestiva y, de la otra, que sea inevitable, fatal o ineludible, al punto de determinar la conducta de la persona que lo padece,

quien, por tanto, queda sometido irremediablemente a sus efectos y doblegado, por tanto, ante su fuerza arrolladora.

Imprevisibilidad e irresistibilidad son, pues, los dos elementos que, in casu, permiten calificar la vis maior o casus fortuitus, ninguno de los cuales puede faltar a la hora de establecer si la situación invocada por la parte que aspira a beneficiarse de esa causal eximente de responsabilidad, inmersa en la categoría genérica de causa extraña, puede ser considerada como tal. (Cursiva y negrilla fuera del texto)

A pesar de la posición de la Corte Suprema de Justicia se ha distinguido en la doctrina la fuerza mayor y el caso fortuito, señalando que la primera es todo hecho o fuerza extraña que impida el cumplimiento de la obligación. En cambio, el caso fortuito es todo hecho proveniente de la actividad misma de la persona, que impide el cumplimiento de la obligación; este hecho es inherente a la actividad que explota el obligado, es decir, se origina en el interior de su círculo obligacional.

De igual manera, se distinguen los siguientes elementos constitutivos del caso fortuito o fuerza mayor como eximente de responsabilidad contractual y extracontractual:

a) la *inimputabilidad*, que consiste en que el hecho que se invoca como fuerza mayor o caso fortuito no se derive en modo alguno de la conducta culpable del obligado, de su estado de culpa precedente o concomitante del hecho. b) La *Imprevisibilidad*, se tiene cuando el suceso escapa a las previsiones normales, esto es, que ante la conducta prudente adoptada por el que alega el caso fortuito era imposible preverlo, pero igual si en algún momento, el acontecimiento era susceptible de ser humanamente previsto, por más súbito y arrollador de la voluntad que aparezca, no genera caso fortuito. c). La *irresistibilidad*, radica en que ante las medidas tomadas fue imposible evitar que el hecho se presentara, que le prestó toda la diligencia y cuidado debidos para prever ese hecho o para evitarlo, si fuere previsible.

En consecuencia, respecto a los eximentes de responsabilidad de siniestros marítimos, se entiende que el caso fortuito y la fuerza mayor, al tener los mismos elementos constitutivos, de imprevisibilidad e irresistibilidad, y al tener las mismas consecuencias jurídicas, quien sea declarado legalmente responsable podrá eximirse por cualquiera de los dos, así la normatividad se refiera a alguno de estos expresamente.

Como se mencionó en líneas anteriores, el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984 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 (...)” Cursiva fuera del texto.

A su vez, la norma en cita establece:

“APLICACIÓN DE TRATADOS Y CONVENIOS: Las disposiciones del presente título se aplicaran sin perjuicio de lo dispuesto en los tratados y convenios internacionales ratificados por Colombia” (Cursiva fuera del texto).

En igual sentido, el anexo 1 de la Resolución MSC.255 (84) adoptada el 16 de mayo de 2008, que trata de la adopción del Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos prevé:

"Capítulo 2. Definiciones (...) 2.9 Siniestro marítimo: acaecimiento, o serie de acaecimientos, directamente relacionado con la explotación de un buque que ha dado lugar a cualquier de las situaciones que seguidamente se enumeran (...)

(1) **La muerte o las lesiones graves de una persona**

(2) *La pérdida de una persona que estuviera a bordo (...)* (Cursiva fuera del texto).

Caso concreto

De conformidad con los informes calendados 25 de Febrero de 2021 suscritos por los señores Eber Barrios Sanchez y Yeison Barrios Coa, obrando en calidad de Inspectores de Naves Menores de la Capitania de Puerto de Coveñas, se tiene que, siendo aproximadamente las 4:45 horas en las islas del Archipiélago de San Bernardo ocurrió un **abordaje** en el que se encuentran involucradas dos naves menores; una de ellas de nombre **MUCURA EXPRESS 1** identificada con matrícula CP-09-1046 y otra **SIN NOMBRE Y MATRICULA**

Los hechos ocurrieron mientras la nave SIN NOMBRE Y SIN MATRICULA, que llevaba a bordo tres (03) pasajeros identificados como Libia Esperanza Triviño con cedula de ciudadanía No. 53.135.414, Yinson Rúgeles Jumaco con cedula de ciudadanía No. 1.105.305.489, y el menor de edad Christopher Gomez Triviño con Tarjeta de Identidad No. 1141328538, regresaban de realizar avistamiento de plancton; y precisamente cuando navegaban frente al Hotel Punta Faro en el Archipiélago de San Bernardo, fue impactada por la nave MUCURA EXPRESS 1, el copiloto de tal nave no se percató de la presencia de la nave SIN NOMBRE Y SIN MATRICULA, ya que esta última no llevaba luces de navegación, y la visibilidad no era muy buena.

Como resultado de tales hechos tenemos lo siguiente:

- El menor de edad, Christopher Gómez Triviño sufrió lesiones en su cuerpo, específicamente en sus glúteos y al parecer en el recto.
- La nave sin nombre y sin matrícula, quedo totalmente destruida.

Ahora bien, del material probatorio reinante en la presente investigación jurisdiccional resulta importante manifestar que del informe calendado 25 de febrero de 2021, suscrito el día de los hechos por el Inspector de esta Capitania de Puerto señor YEISON BARRIOS, se confirma la entrevista sostenida con el señor JUAN GABRIEL IDALGO (piloto de la embarcación sin nombre) quien indicó respecto a los hechos, que se percataron de que la otra embarcación, refiriéndose a MUCURA EXPRESS 1, venía con las luces prendidas, pero que ellos solo tenían una luz de celular, la que pensaron había sido avistada, quien como piloto reconoce que no acataban las medidas de seguridad marítimas requeridas en su embarcación.

Además de acreditar, como es que abandonaron la embarcación SIN NOMBRE Y SIN MATRICULA, no solo él piloto, sino también su copiloto FRANCISCO DE AVILA MUÑOZ, sin salvaguardar a sus pasajeros señores YHEARE RAGELES, ESPERANZA TRIVIÑO y su hijo menor de edad CRISTHOPHER TRIVIÑO, resaltándose que este último sufrió

lesiones personales a raíz del abordaje sufrido entre las naves MUCURA EXPRESS 1 y la otra SIN NOMBRE Y SIN MATRICULA.

De otra parte, es importante referirnos a la declaración rendida en audiencia pública celebrada el 09 de marzo de 2021 del señor CARLOS CONCEPCION MORENO FRANCO quien ostenta la calidad de Capitán de la nave "MUCURA EXPRESS 1", quien expresó dentro de aspectos relevantes:

*Nosotros salimos normalmente para plancton a las 3:30 de la mañana, normalmente como el capitán de la nave llegó a las 3:00 de la mañana para verificar que la lancha esté en orden para salir, salimos hacer el plancton, todo iba normal hasta llegar allá, ya cuando venimos de regreso con **las luces prendidas las de la lancha y una lámpara que usamos nosotros normalmente, cuando ya vamos llegando a la isla múcura, siento un golpe cuando choqué, pensé que había chocado con unas boyas que había puesto el medio ambiente, cuando siento que los motores también tocan y me doy cuenta era un bote o una lancha, bajo la velocidad, le doy vuelta a la nave de una, lo primero que hago es preguntarle a los pilotos de la otra lancha es que cuantos eran, ellos me respondieron que eran 5, la mamá del niño todo el tiempo gritaba mi niño!!, mi niño!!!, cuando sacamos al niño nos damos cuenta que estaba herido, sacó el botiquín y se lo entrego a una médica que iba a bordo, le entregó las cosas a la médica y salimos hacia la playa del hotel, la médica cuando llegamos a la playa del hotel me dice que necesitábamos una camilla y una sábana, yo fui por la camilla y un compañero trajo la sábana, pero al ver la cantidad de sangre que botaba el niño salí corriendo con otros compañeros para poder tanquear y llegar hasta tolú, ya cuando llegamos a tolú teníamos ambulancia porque los compañeros ya habían hechos llamadas para que esto sucediera, y desde ahí se llevaron el niño hacia Sincelejo...***

Al analizar lo manifestado por el señor Capitán de la nave MUCURA EXPRESS 1, se tiene claro que, para la fecha en que ocurrió el siniestro marítimo que hoy nos ocupa la nave MUCURA EXPRESS 1 navegaba con las luces prendidas y adicionalmente contaba con una lámpara, la cual usan normalmente. No obstante, cuando ya están aproximándose a isla múcura, sintió un golpe, y es ahí cuando sufre el abordaje, con la nave sin nombre y sin matrícula, pensando el señor Capitán de la nave MUCURA EXPRESS 1 que había impactado su nave con unas boyas. Cuando realmente se percata que los motores también tocan, dándose cuenta que se trataba de un bote o una lancha.

El señor Capitán de la nave MUCURA EXPRESS 1, al darse cuenta de lo sucedido redujo la velocidad, dándole inmediatamente una vuelta a la nave, preguntándole al capitán y tripulación de la nave SIN NOMBRE Y SIN MATRICULA, cuantas personas se encontraban a bordo de la nave, ante lo cual respondieron que eran cinco (05) personas las que se encontraban a bordo.

Claramente, la madre del menor de edad exclamaba por su hijo, destacándose que el señor Capitán de la nave MUCURA EXPRESS 1 al evidenciar que el niño estaba herido, procedió a buscar el botiquín que llevaba a bordo de la nave, a su vez, entregó el niño a una médica que iba a bordo, a quien le suministraron los elementos que llevaban en el botiquín, la médico expresó que requerían una camilla y una sábana, el señor Capitán de la nave MUCURA EXPRESS 1 buscó la camilla y un compañero trajo la sábana.

Ante la cantidad de sangre que botaba el niño se dirigió muy de prisa con unos compañeros con el propósito de tanquear la nave MUCURA EXPRESS 1 y así, lograr llegar hasta Tolú, cuando arriban a tolú contaban con una ambulancia que los atendió, toda vez que ya se

habían realizado las coordinaciones necesarias para que esto sucediera, y desde allí trasladaron el niño hacia Sincelejo.

De otra parte, se hace necesario tener en cuenta que al interior de la presente investigación jurisdiccional rindieron declaración en audiencia pública, los señores representantes legales de la Sociedad quienes para la fecha de los hechos ostentaban la calidad de Propietario y Armador de la nave MUCURA EXPRESS 1, así como la persona que administraba la respectiva motonave, y por supuesto la tripulación de la nave MUCURA EXPRESS 1, quienes coincidieron en lo siguiente:

Que, al momento del abordaje, contaban con las luces de navegación nocturnas requeridas, así como el cumplimiento de todas las medidas de seguridad marítima exigidas por la Autoridad.

Que no observaron la nave SIN NOMBRE Y SIN MATRICULA, exactamente porque la misma, no traía luces de navegación nocturna, en el mismo sentido ha quedado claro, que efectivamente el siniestro marítimo ocurrió, y al mismo tiempo resulto cierto que el Capitán de la nave MUCURA EXPRESS 1, actuó o con diligencia y cuidado, asimismo se esmeró por proporcionar elementos de seguridad a los pasajeros y tripulación de la nave SIN NOMBRE Y SIN MATRICULA que no contaba con luces para el momento del siniestro marítimo. Igualmente, quedo probado que proporcionaron ayuda y socorro a los perjudicados o afectados con estos hechos.

Ciertamente, venían a una baja velocidad y por los canales establecidos para la navegación en el sector, pues de no haber sido así las consecuencias hubiesen sido más graves, toda vez que la nave SIN NOMBRE Y SIN MATRICULA es una nave artesanal y la nave MUCURA EXPRESS 1, es una nave dedicada a transporte de pasajeros, cuyas características técnicas corresponden a una eslora: 9,20 metros, manga: 2,35 metros, TRB: 10,00Ton, TRN: 3,00 Ton, con dos (02) motores marca Suzuki cada uno de 111,0 KW, y si a eso le sumamos que la nave SIN NOMBRE Y SIN MATRICULA navegada sin luces de navegación, dicha circunstancia agravó el resultado del siniestro marítimo.

Ahora bien, dada la naturaleza de la presente investigación jurisdiccional, resulta valioso tener en cuenta que, en audiencia pública, el señor perito idóneo y con experiencia en este tipo de asuntos, estableció que las causas del accidente acaecieron por culpa y responsabilidad de la nave sin nombre y matrícula, acreditando los hechos descritos en sus declaraciones por la tripulación y miembros de la embarcación MUCURA EXPRESS 1. Determinando que la nave MUCURA EXPRESS 1 contaba con la totalidad de los permisos y certificados vigentes, destacándose que su tripulación, contaba con todos los elementos de seguridad marítima requeridos en especial sus luces de navegación nocturna, en el mismo sentido es importante reconocer que la tripulación de la nave MUCURA EXPRESS 1 para la fecha de los hechos contaba con sus licencias vigentes, lo cual les permitía ejercer como tal perfectamente sin incurrir en infracción a la normatividad náutica.

Explicado lo anterior, se hace preciso referirnos a la incapacidad médica Nro. 2103000271 del 2021/05/20 expedida por la Fundación Hospital Pediátrico (HOMI) de la ciudad de Bogotá correspondiente al menor de edad CHRISTOPHER GOMEZ TRIVIÑO identificado con la tarjeta de identidad No. 1041328538 por el término de treinta (30) días a partir del 2021/03/31 hasta el 2021/04/29 según el diagnóstico registra accidente de embarcación que causa otros tipos de traumatismos.

Entonces, al estudiar en conjunto las pruebas anteriormente transcritas, tenemos que, ellas permiten a esta instancia concluir en grado de certeza, que en el asunto *sub examine* efectivamente se configuró siniestro marítimo consistente en abordaje que ocasionó lesiones graves a una persona en el desarrollo de la navegación de dos (02) naves MUCURA EXPRESS 1 y la otra nave artesanal sin nombre y sin matrícula, al menor de edad CHRISTOPHER GOMEZ TRIVIÑO identificado con la tarjeta de identidad No. 1041328538 por el término de treinta (30) días a partir del 2021/03/31 hasta el 2021/04/29, y que, según el diagnóstico registra accidente de embarcación que causa otros tipos de traumatismos, toda vez, que tal como lo establece la Resolución No. MSC.255 (84) adoptada el 16 de mayo de 2008-Código de Investigación de Siniestros Marítimos como consecuencia del accidente ocurrido el 25 de febrero de 2021 se presentaron lesiones que incapacitaron al menor de edad, para realizar sus funciones con normalidad por más de 72 horas dentro de los siete días siguientes a la fecha en que se produjeron las lesiones como lo estableció el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional.

Igualmente, no podemos olvidar que, para la fecha del siniestro, el menor de edad CRISTHOPER GOMEZ TRIVIÑO se encontraba acompañado de su madre la señora LIBIA ESPERANZA TRIVIÑO SOLANO representante legal del niño, quien aprobó que el menor de edad realizara la navegación a bordo de una nave menor sin matrícula, sin nombre y sin los elementos mínimos de seguridad a bordo.

Es sumamente importante, anotar que, los señores FRANCISCO DE AVILA MUÑOZ quien para la fecha de los hechos ejercía como copiloto de la nave SIN NOMBRE Y SIN MATRICULA, JUAN GABRIEL HIDALGO quien para la fecha de los hechos fungía como Capitán de la nave SIN NOMBRE y SIN MATRICULA y el señor OSCAR LUIS MEZA MEDRANO quien ostentaba la calidad de Propietario y Armador de la nave no asistieron a las diligencias de audiencia celebradas dentro de esta investigación jurisdiccional, a pesar de haberseles citado oportunamente. E el mismo orden, se tiene que, jamás se recibieron excusas razonables por su inasistencia a las respectivas diligencias. Durante el desarrollo de la investigación no ejercieron su derecho de defensa y contradicción, reitero a pesar de haberseles brindado la oportunidad procesal para hacerlo, esto de conformidad con lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984 artículo 25 y siguientes, y el artículo 29 de nuestra Constitución Política.

EN CUANTO A LA VIOLACION A LAS NORMAS DE MARINA MERCANTE

Corresponde a la Dirección General Marítima dirigir y controlar las actividades marítimas de transporte marítimo de acuerdo con lo consagrado en el numeral 13 del artículo 5º del Decreto Ley 2324 de 1984, así como el numeral 5º del artículo 11 del mencionado Decreto Ley consagra como función de la Dirección General Marítima, imponer las multas o sanciones señaladas por la Ley o los Decretos.

Que el procedimiento aplicado en el presente caso es el establecido en la Resolución No. 386 del 26 de julio de 2012, en concordancia con el Decreto ley 2324 de 1984, resaltándose que tal resolución dicta medidas relacionadas con las infracciones o violaciones a normas de marina mercante en jurisdicción de las Capitanías de Puerto Marítimas y establece el procedimiento para imponer las multas y su cobro, la cual rige para personas que realizan actividades marítimas con naves menores de veinticinco (25) toneladas de registro neto en aguas marítimas jurisdiccionales de la Autoridad Marítima

Nacional, de conformidad con lo dispuesto en el Decreto Ley 2324 del 18 de Septiembre de 1984 y demás normas legales vigentes.

De igual forma, el **artículo 79 del Decreto Ley 2324 de 1984** determina que constituye **infracción** a las normas de Marina Mercante toda **contravención o intento de contravención** a las normas del presente decreto, a las leyes, decretos, reglamentos y demás normas o disposiciones vigentes en materia marítima, ya sea por acción u omisión.

En ese sentido, el **artículo 80 del mismo decreto**, dispone las **clases de sanciones** que proceden en las investigaciones adelantadas por violaciones a normas de marina mercante, el cual a su tenor reza: *"Las sanciones a que hubiere lugar por la violación o infracción a cualquiera de las normas citadas, pueden consistir en las medidas siguientes:*

a) Amonestación escrita o llamada de atención al infractor, en cuyo caso se dejará copia del informe de quien impuso la sanción o de la carta en su caso, en los archivos de la Dirección General Marítima y de las Capitanías de Puerto;

b) Suspensión, que consiste en la pérdida temporal de los privilegios, concesiones, licencias, permisos, autorizaciones o certificaciones que haya expedido la Dirección General Marítima;

c) Cancelación, que consiste en la pérdida permanente de los anteriores privilegios, concesiones, licencias, permisos, autorizaciones o certificados;

d) Multas, las que podrán ser desde un salario mínimo hasta cien (100) salarios mínimos, si se trata de personas naturales y, de cinco (5) salarios mínimos hasta mil (1.000) salarios mínimos, si se trata de personas jurídicas. Por salario mínimo se entenderá el salario mínimo legal aplicable que rija el día en que se imponga la sanción o multa. La no cancelación de la multa una vez ejecutoriada la providencia mediante el cual se dispuso, dará lugar además a la acumulación de intereses legales y a que no se les expida o tramite solicitud alguna de renovación prórroga de privilegios, concesiones, licencias, permisos, autorizaciones o certificados a los titulares." (Cursiva, negrita y subrayado fuera del texto)

Está demostrado que el señor JUAN GABRIEL HIDALGO identificado con cedula de ciudadanía No. 1.045.709.532 quien para la fecha de los hechos fungía como Capitán de la nave SIN NOMBRE y SIN MATRICULA, según el artículo 1495 del Código de Comercio *"es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave"* estableciéndose en él una única potestad en materia de **mando y gobierno** en la navegación (Cursiva fuera de texto).

No obstante, 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 derredor 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 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.

Análisis de la conducta ejecutada por el señor JUAN GABRIEL HIDALGO, quien para el día de los hechos ejercía como Capitán de la nave SIN NOMBRE Y SIN MATRICULA

Al cotejar la normatividad antes referida con la conducta desplegada por el señor Capitán de la citada nave, se identifica que el señor JUAN GABRIEL HIDALGO, efectivamente infringió los códigos de infracción que a continuación formulare, de la Resolución No. 386 de 2012, por los siguientes motivos:

No. 34 *“Navegar sin Matrícula y/o los certificados de seguridad correspondientes, vigentes”*

Lo anterior se cimienta en qué, obra en el expediente informe fechado 01 de marzo de 2021 firmado por el señor Inspector Especializado Juan Pablo Martínez Rico, y radicado ante la oficina de correspondencia de la Capitanía de Puerto de Coveñas bajo el No. 192021100539, manifestando que realizó inspección el 26 de febrero de 2021 a la embarcación artesanal SIN NOMBRE y SIN MATRICULA dejándose claro que ciertamente se trata de una nave que no tiene matrícula y por supuesto no tiene certificados vigentes.

No. 040 *“Navegar sin portar el certificado de idoneidad con la licencia de navegación del Capitán y de la totalidad de la tripulación.”*

El 25 de febrero de 2021, el Capitán de la nave SIN NOMBRE Y SIN MATRICULA, navegaba a bordo de ella, sin contra con licencia de navegación.

DAÑOS Y AVALUOS

En la presente investigación jurisdiccional se logró probar que, como producto del siniestro aquí investigado, resultó lesionado el menor de edad CHRISTOPHER GOMEZ TRIVIÑO identificado con la tarjeta de identidad No. 1041328538 por el término de **treinta (30) días a partir del 2021/03/31 hasta el 2021/04/29.**

Lo anterior no obsta para que, si un tercero lo encuentra pertinente, se adelanten las respectivas acciones ante la Jurisdicción Ordinaria, teniendo como base la declaratoria de responsabilidad establecida en este fallo.

Con fundamento en lo anterior, el Capitán de Puerto de Coveñas Encargado, en uso de sus facultades legales y reglamentarias conferidas por el Decreto Ley 2324 de 1984,

RESUELVE

ARTICULO PRIMERO: Declarar RESPONSABLE civilmente del siniestro marítimo ocurrido el 25 de febrero de 2021, consistente en abordaje dando como resultado las lesiones causadas al menor de edad CHRISTOPHER GOMEZ TRIVIÑO identificado con la tarjeta de identidad No. 1041328538, al señor JUAN GABRIEL HIDALGO identificado con cedula de ciudadanía No. 1.045.709.532 quien para la fecha de los hechos ejercía como Capitán de la nave SIN NOMBRE Y SIN MATRICULA, de acuerdo a lo expuesto en los considerandos de esta decisión.

ARTICULO SEGUNDO: Declarar RESPONSABLE al señor JUAN GABRIEL HIDALGO identificado con cedula de ciudadanía No. 1.045.709.532 quien para la fecha de los hechos ejercía como Capitán de la nave SIN NOMBRE Y SIN MATRICULA, por violación a la normatividad marítima consistente en navegar sin matrícula y/o los certificados de seguridad correspondientes, vigentes, así como navegar sin portar la licencia de navegación del Capitán, de conformidad con la parte motiva de la presente decisión.

ARTÍCULO TERCERO: IMPONER a título de sanción consistente en llamado de atención al señor JUAN GABRIEL HIDALGO identificado con cedula de ciudadanía No. 1.045.709.532 quien para el día de los hechos ejercía como Capitán de la nave SIN NOMBRE Y SIN MATRICULA, de acuerdo a los considerandos de esta decisión.

ARTICULO CUARTO: Notifíquese la presente decisión a los apoderados de las partes que conforman la presente investigación jurisdiccional, y demás interesados.

ARTICULO QUINTO: 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,



Teniente de Fragata **JULIAN EDUARDO TRUJILLO JIMENEZ**
Encargado de las Funciones de Capitán de Puerto de Coveñas