

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 WILMER BLANCO MEDRANO IDENTIFICADO CON CEDULA DE CIUDADANÍA No. 9.044.584 QUIEN PARA LA FECHA DE LOS HECHOS EJERCÍA COMO CAPITAN DE UNA NAVE TIPO CHALUPA SIN NOMBRE Y SIN MATRICULA, DELFINA JULIO DIAZ IDENTIFICADA CON CEDULA DE CIUDADANÍA No. 43.999.838 QUIEN PARA LA FECHA DE LOS HECHOS FUNGÍA COMO ADMINISTRADORA DE LA NAVE TIPO CHALUPA SIN NOMBRE Y SIN MATRICULA DEL CONTENIDO DE LA SENTENCIA CALENDADA 29 DE DICIEMBRE DE 2023 PROFERIDA POR EL CAPITAN DE PUERTO DE COVEÑAS SEÑOR CAPITAN DE FRAGATA ALEJANDRO SANIN ACEVEDO AL INTERIOR DE LA INVESTIGACION JURISDICCIONAL No. 19012023003 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 RESPONSABLES CIVILMENTE A LOS SEÑORES ONALDO BARON MARMOL IDENTIFICADO CON CEDULA DE CIUDADANÍA No. 9.041.292 EN CALIDAD DE CAPITÁN DE LA NAVE TIPO REMESERA SIN NOMBRE Y SIN MATRICULA, Y WILMER BLANCO MEDRANO IDENTIFICADO CON CÉDULA DE CIUDADANÍA NRO. 9.044.584 EN CALIDAD DE CAPITÁN DE LA NAVE ARTESANAL TIPO CHALUPA SIN NOMBRE Y SIN MATRÍCULA DE LA OCURRENCIA DEL SINIESTRO MARÍTIMO CONSISTENTE EN ABORDAJE SUCEDIDO EL 23 DE MARZO DE 2023, DE CONFORMIDAD A LO EXPUESTO EN LOS CONSIDERANDOS DE ESTA DECISIÓN. ARTICULO SEGUNDO: NEGAR LA SOLICITUD DE NULIDAD INTERPUESTA POR EL ABOGADO DIEGO PEINA GARRIDO EN SU CALIDAD DE APODERADO DE LA SEÑORA SAMIRNA BANQUEZ HERAZO, DE CONFORMIDAD A LO EXPUESTO EN LA PARTE CONSIDERATIVA DE ESTA DECISIÓN. ARTICULO TERCERO: NOTIFIQUESE PERSONALMENTE EL CONTENIDO DE LA PRESENTE DECISIÓN A

LOS SEÑORES ONALDO BARON MARMOL IDENTIFICADO CON CEDULA DE CIUDADANÍA No. 9.041.292 EN CALIDAD DE CAPITÁN DE LA NAVE TIPO REMESERA SIN NOMBRE Y SIN MATRICULA, Y WILMER BLANCO MEDRANO IDENTIFICADO CON CÉDULA DE CIUDADANÍA NRO. 9.044.584 EN CALIDAD DE CAPITÁN DE LA NAVE ARTESANAL TIPO CHALUPA SIN NOMBRE Y SIN MATRÍCULA, AL ABOGADO DIEGO PEINADO GARRIDO Y DEMÁS INTERESADOS. ARTICULO CUARTO: CONTRA LA PRESENTE PROCEDEN LOS RECURSOS DE REPOSICIÓN Y SUBSIDIARIO DE APELACIÓN DENTRO DE LOS CINCO (5) DÍAS SIGUIENTES A LA NOTIFICACIÓN PERSONAL O DESFIJACIÓN DEL EDICTO. NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE, CAPITÁN DE FRAGATA ALEJANDRO SANIN ACEVEDO CAPITÁN DE PUERTO DE COVEÑAS

EL PRESENTE EDICTO SE FIJA HOY OCHO (08) DE MARZO DE DOS MIL VEINTICUATRO (2024) A LAS 08:00 HORAS.

  
MILENA MORENO MARTINEZ  
ASESOR JURIDICO

EL PRESENTE EDICTO SE DESFIJA HOY CATORCE (14) DE MARZO DE DOS MIL VEINTICUATRO (2024) A LAS 18:00 HORAS.

  
MILENA MORENO MARTINEZ  
ASESOR JURIDICO

# DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



---

Coveñas, 29 de diciembre de 2023

Referencia: 19012023003  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo

Procede el despacho a resolver en primera instancia la investigación radicada bajo el No. 19012023003 iniciada por siniestro marítimo con fundamento en el reporte de novedades control de tráfico marítimo de fecha 23 de marzo de 2023, suscrito por el S2 Babilonia José, suboficial de guardia de la Estación de Control Tráfico y Vigilancia Marítima de la Capitanía de Puerto de Coveñas - ECTVM CP09

## Hechos

Este despacho con fundamento en el reporte de novedades control de tráfico marítimo de fecha 23 de marzo de 2023, suscrito por el S2 Babilonia José, suboficial de guardia de la Estación de Control Tráfico y Vigilancia Marítima de la Capitanía de Puerto de Coveñas - ECTVM CP09, tuvo conocimiento que en esa fecha recibió llamada vía telefónica por parte del señor Javier Jiménez, pescador del área de Berrugas informando que 01 embarcación tipo remesero SIN NOMBRE Y SIN MATRICULA, realizaba navegación desde las Islas San Bernardo con destino Berrugas, la cual colisionó con una embarcación artesanal tipo chalupa de pescadores que navegaba desde Berrugas hacia Islas San Bernardo, agrega que se procedió a realizar las coordinaciones con Guardacostas para ir al sector a verificar la zona donde ocurrieron los hechos y así mismo efectuar el procedimiento de búsqueda y rescate por parte de la estación de control de tráfico marítimo de Coveñas

Siendo las 09:00R se reportó por parte de pescadores del sector que encontraron el cuerpo sin vida del señor Javier Torres Díaz de 41 años, quien desapareció a raíz de la colisión de las embarcaciones.

## Resultandos

Este despacho ordenó mediante auto de fecha 29 de Marzo de 2023 iniciar investigación por siniestro marítimo con fundamento en las facultades legales conferidas por el Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el numeral 8 del artículo 3 del Decreto 5057 de 2009, en la cual se allegaron y practicaron las siguientes:

## Pruebas

### Documentales

- Reporte de novedades control de tráfico marítimo de fecha 23 de marzo de 2023, suscrito por el S2 Babilonia José, suboficial de guardia de la Estación de Control Tráfico y Vigilancia Marítima de la Capitanía de Puerto de Coveñas - ECTVM CP09, informando que en esa fecha recibió llamada vía telefónica por parte del señor Javier Jiménez, pescador del área de Berrugas quien manifestó que 01 embarcación tipo remesero SIN NOMBRE Y SIN MATRICULA, realizaba navegación desde las Islas San Bernardo con destino Berrugas, la cual colisionó con una embarcación artesanal tipo chalupa de pescadores que navegaba desde Berrugas hacia Islas San Bernardo, agrega el controlador que se procedió a realizar las coordinaciones con Guardacostas para ir al sector a verificar la zona donde ocurrieron los hechos y así mismo efectuar el procedimiento de búsqueda y rescate por parte de la estación de control de tráfico marítimo de Coveñas. Obrante a folios 4 al 8.
- Acta de protesta suscrita por el señor Teniente de Corbeta Rodriguez Orozco Jonathan, en calidad de Comandante la Unidad BP -716 de la Estación de Guardacostas de Coveñas, mediante la cual manifiesta que el 23 de Marzo de 2023 en Berrugas, posición Latitud 09° 41.737'N Long 75° 36.954'W, se realiza inmovilización a motonave involucrada en colisión marítima, siendo la propietaria la señora Isaura Banquez identificada con cedula de ciudadanía No. 64522695 de San Onofre, agrega que dicha motonave sufrió un accidente con otra embarcación, cuando se encontraba navegando en el sector de Zanguare, donde 01 persona de la otra embarcación perdió la vida. Obrante a folio 9.
- Memorando MEM-202300255-MD-DIMAR-CP09-JURIDCA del 31 de Octubre de 2023 proferido por la Oficina Jurídica mediante el cual solicita al Encargado de la Sección de Marina Mercante, la totalidad de la información que pudiere reposar en esa Sección, consistente en certificado de licencia de navegación correspondiente a los señores ONALDO MARMOL y WILMER BLANCO MEDRANO. Obrante a folio 46.
- Correo de fecha 01 de Noviembre de 2023 firmado por el señor Técnico de Servicio Cristian Tapias Zuluaga, funcionario de la Sección de Marina Mercante de la Capitanía de Puerto de Coveñas, mediante el cual manifiesta que no registra en la base de datos de gente de mar, información de los señores ONALDO MARMOL y WILMER BLANCO MEDRANO. Obrante a folios 47.
- Pronóstico de las condiciones meteorológicas y oceanográficas descargado de la página del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe para el periodo comprendido entre el 21 y 24 de Marzo de 2023, el cual concluye que para tales días las condiciones de navegación eran poco favorables debido a la altura del oleaje y vientos de intensidad moderada, principalmente en la zona norte del Golfo de Morrosquillo. Y concretamente para el 23 de marzo del año en curso fecha en la cual ocurrió el siniestro, la velocidad del viento en la cuenca caribe colombiana oscilaba entre 15 y 25 nudos y la altura del oleaje oscilaba entre 1.7 y 2.8 metros de altura debido a esas condiciones el CIOH recomendó extremar las medidas de seguridad en el desarrollo de las actividades marítimas, tal y como se aprecia el pronóstico meteomarinero. Obrante a folio 66.

## Declaraciones

Este despacho recibió declaración de las siguientes personas:

Declaración del señor ONALDO BARON MARMOL quien para la fecha de los hechos esencia de investigación, ejercía como Capitán de la motonave SIN MATRICULA Y SIN NOMBRE de color AZUL Y BLANCO, quien manifiesta que:

Para la fecha de los hechos ejercía como capitán, tal función la viene desempeñando desde hace aproximadamente trece años atrás. No tiene licencia de navegación, el día de los hechos no contaba con certificados vigentes de la nave. A bordo de la nave se transporta materiales de construcción hacia las islas, tales como arena, palos, entre otros.

En cuanto a la navegación que desarrollaba la nave, expresó que zarpó desde la isla de San Bernardo a las 5:30 de la mañana hacia Berrugas, la nave navegaba vacía, a esa hora es decir como a las 5:30 de la mañana sintió un impacto en la nave, fue así como un golpe fuerte. Expresa que la nave venía navegando, y en ningún momento la nave estuvo fondeada, venía navegando rumbo Berrugas, cuando sintió un golpe fuerte, y unas personas gritaban, es entonces cuando sale a recogerlos, embarcándolos a la nave, eran aproximadamente 4 personas. Sin embargo, en ese momento llegó otra panga más rápida que la suya, y los embarcó en ella, quedándose fondeado esperando porque debía buscar a otra persona que hacía falta, posteriormente aproximadamente a las 9:00 de la mañana encontraron los pescadores de la zona a esa persona. A esa persona la trajo otra lancha de la cual no recuerda su nombre. Aproximadamente a eso de las 8:00 de la mañana regresó a traer los trasmallos, canastas, motores y todos los implementos de pesca que tenían a bordo de la nave. Llegó a Berrugas y entregó todos esos elementos a un cuñado propietario de la nave, y de ahí se fue para su casa. Expresando que esa es la información con la que cuenta, pues no cuenta con más información.

Según lo expresado por el declarante las condiciones de visibilidad para el día de los hechos eran buenas, y se veía muy claro. La actividad que desarrollaba la nave con la cual sufrió el abordaje, navegaba desde Berrugas hacia las Islas de San Bernardo y se encontraron cara con cara, ambas hacia navegación. Asimismo, expresó que desconoce el nombre de la persona que se desempeñaba como Capitán de la nave con la cual tuvo el abordaje.

Aduce el capitán de la nave que, como consecuencias del siniestro se tiene que la nave que comandaba sufrió un daño, pues se partió un pedazo, que va desde la proa hacia atrás, eso abarcó como dos metros. Y además falleció el señor JAVIER TORRES DIAZ.

Al preguntársele en cuanto a las medidas de seguridad determinadas para la fecha de los hechos, expresó que contaban con chalecos salvavidas puestos, sin embargo, navegaba sin luz y la nave con la que tuvo el accidente también navegaba sin luces. Y el único medio de comunicación es un celular.

Adicionalmente, la otra nave navegaba sin chalecos. En cuanto a su experiencia como navegante manifiesta que lo hace desde hace 40 años atrás.

Declaración SAMIRNA BANQUEZ HERAZO, quien para la fecha de los hechos ejerce como Dueña o Propietaria y Armadora de la nave SIN NOMBRE Y SIN MATRICULA de Color AZUL y BLANCO, quien manifiesta que:

Para la fecha de los hechos ostentaba la calidad de propietaria y armadora de la nave, la cual es utilizada para transporte de material a las islas de San Bernardo, se transporta materiales de construcción, arena, y en general lo que se requiera. No se encontraba presente para el día de los hechos. El siniestro dejó como consecuencia la muerte del señor JAVIER TORES DIAZ.

Declaración de la señorita YULIANA TORRES VALDEZ hija del señor JAVIER TORRES DIAZ (señor fallecido), quien manifiesta que:

Es la hija del señor JAVIER TORRES DIAZ, quien falleció como consecuencia del siniestro. Su padre era pescador. Se dedicó toda su vida a pescar, no recuerda cuantos años tenía su padre, sin embargo, tiene presente que se dedicó a la pesca. No venía a bordo de la nave, la información que tiene se la suministró el joven que auxilió a su padre, quien le contó que al momento del siniestro no había luces, agrega que el señor que auxilió a su padre fue el señor CALIXTO, de quien no tiene información exacta como es nombre y apellido, el señor CALIXTO le comentó que el siniestro sucedió porque no llevaban luces. Tiene entendido que la chalupa donde navegaba su papá tampoco llevaba luces.

Declaración del señor WILMER BLANCO MEDRANO, quien para la fecha de los hechos ejercía como Capitán de la nave TIPO CHALUPA SIN NOMBRE Y SIN MATRICULA (en la cual se encontraba a bordo el señor JAVIER TORRES DIAZ Q.P.D), quien manifiesta que:

Para la fecha de los hechos ejercía como capitán de la nave, lo hace desde hace aproximadamente un año y medio atrás, no tiene licencia de navegación, la nave no contaba con certificados vigentes, las condiciones de visibilidad para el día de los hechos eran buenas.

El día de los hechos salieron a las 4:30 de la mañana desde Berrugas hacia Islas De San Bernardo, se dirigían a pescar, navegan con él 4 personas, mientras navegaban, y pasó el último morro fue cuando se accidentó, a partir de ahí no vio más nada, pues quedo inconsciente. Al preguntársele por las condiciones meteorológicas para el día de los hechos manifestó que todo estaba en calma.

Agregó que para la fecha de los hechos navegaba sin luces, pues están acostumbrados a navegar sin luces, por cuanto ya saben por dónde deben navegar, su experiencia como navegante obedece a 30 años atrás. No llevaba chalecos salvavidas, solo tenían un teléfono celular a bordo. Como consecuencia del siniestro falleció el señor JAVIER TORRES DIAZ, y el resto de la tripulación sufrió lesiones, y la nave sufrió daños.

Declaración de la señora DELFINA JULIO DIAZ quien ostenta la calidad de Armadora de la nave TIPO CHALUPA SIN NOMBRE Y SIN MATRICULA, quien manifiesta:

Se considera armadora de la nave, pues la nave no está matriculada, su madre es la propietaria de la nave quien vive en Medellín, la nave es utilizada para pescar, aduce que no tiene nada que decir frente a los hechos porque no se encontraba presente en el momento de los hechos, sin embargo, manifestó que a raíz de la ocurrencia del siniestro falleció el señor JAVIER TORRES DIAZ.

Declaración del señor JHON ANTONIO JULIO SILGADO quien para la fecha de los hechos se encontraba a bordo de la nave TIPO CHALUPA en calidad de tripulante, quien relata que:

Para la fecha de los hechos hacia parte de la tripulación, no tiene licencia expedida por Autoridad Marítima, navegaban desde Berrugas hacia las islas de San Bernardo eso fue aproximadamente como a las 5:20 de la mañana, en cuanto a su ubicación en la nave para la fecha de los hechos estaba en la popa, en el primer banco, y lo único que recuerda es cuando el señor CALIXTO (su compañero en la nave), los auxilio. Agrega que el Capitán de la nave giró el motor hacia tierra para esquivarlo, pero la otra nave venía muy rápido y cuando quiso girar ya habían chocado.

El accidente ocurrió exactamente frente a Sanguare, cuando sintieron el impacto cayeron inmediatamente al agua, la nave se volteó inmediatamente, no recibieron ayuda de parte de la otra nave que los accidentó, fue el señor de nombre Calixto quien se encontraba a bordo de la nave y los auxilió. En cuanto a las condiciones de visibilidad estaba oscuro, navega desde hace 7 años atrás. En cuanto a las condiciones meteorológicas para la fecha de los hechos todo estaba en calma. La nave no contaba con luces de navegación, y no contaban con chalecos salvavidas, solo navegaban con un celular a bordo.

Declaración del señor CALIXTO MEDRANO quien para la fecha de los hechos se encontraba a bordo de la nave TIPO CHALUPA quien manifiesta que:

Para la fecha de los hechos conformaba la tripulación de la nave. No cuenta con licencia alguna expedida por autoridad competente. Ese día zarparon de BERRUGAS hacia Islas de San Bernardo eso fue a las 5:30 de la mañana, iban navegando normal sin ningún problema cuando de repente frente a SANGUARE sintieron un fuerte golpe en la nave, inmediatamente la nave volteo, todos se fueron al agua, él fue la persona que rescató a la tripulación que se encontraba a bordo de la nave TIPO CHALUPA, agrega que la nave que los impactó creyó que había chocado con un palo, es a partir del momento cuando él grita que la otra nave se devuelve, la nave que los impactó venía muy rápido. La otra nave navegaba con dos motores de MARCA YAMAHA de 40 caballos fuera de borda cada uno, es decir los dos sumaban 80 caballos. Mientras que la nave TIPO CHALUPA navegaba con un solo motor marca Yamaha de 40 caballos. La velocidad a la que navegaba la nave TIPO CHALUPA era a media máquina. No se atreve a expresar a que velocidad navegaba la nave que los impactó, solo sabe que los paso de largo, porque es una nave mucho más grande y con dos motores grandes. El lugar donde se encontraba ubicado en la nave el señor JAVIER TORRES DIAZ (q.p.d). corresponde al centro de la nave. No contaban con luces de navegación, no contaban con chalecos salvavidas, no contaban con elementos de comunicación.



## Cierre de Investigación

Mediante auto de fecha 19 de Diciembre de 2023 se declaró cerrada la etapa instructiva de la investigación, el cual fue notificado por estado el 20 de Diciembre de 2023.

## Alegatos de Conclusión

Se recibió alegatos presentados el 22 de diciembre de 2023 por el doctor Diego A. Peinado Garrido, destacándose lo siguiente:

(...)

### *RELATO DE LOS HECHOS.*

*El día 23 de marzo hogaño, siendo aproximadamente las 05:30 Am, se presentó un siniestro marítimo cuando una embarcación tipo remesero SIN NOMBRE Y SIN MATRICULA realizaba navegación de islas san bernardo – Berrugas, donde colisionó con embarcación artesanal tipo chalupa de pescadores, navegando Berrugas- Islas de San Bernardo, a raíz de cuya colisión falleció supuestamente el señor JAVIER TORREZ DIAZ, quien fue encontrado a las 09:00 Am.*

### *2. FECHA DE VINCULACION COMO APODERADO.*

*El día 29 de Marzo de la anualidad que discurre, el suscrito apoderado mediando mandato de la señora SAMIRNA BANQUEZ se acercó en nombre de la referida, a solicitar únicamente información acerca del siniestro, tal como consta en la constancia de fecha 29 de marzo de los corrientes, suscrita por asesora Jurídica Milena Moreno Martinez.*

### *3. PRUEBAS APORTADAS*

*En el proceso las practicadas por el capitán de puertos.*

*4. Pruebas recolectadas por dimar específicamente el informe de las condiciones meteomarinas*

### *1. SOLICITUD DE COPIAS DEL EXPEDIENTE NO ATENDIDA*

*El suscrito apoderado distintas oportunidades solicitó copia del expediente, es así, que el día 30 de Marzo hogaño solicité el expediente, y nuevamente el 17 de Abril de 2023 hice lo propio aportando poder para actuar...*

### *IRREGULARIDADES A LO LARGO DEL PROCESO.*

*Al suscrito, inicialmente se le notificó al email diegopg85@hotmail.com acerca de la celebración de una Audiencia el día 12 de Abril de 2023, sin que mediara poder para que el suscrito atendiera y participara de dicha audiencia. Nótese que el poder otorgado al suscrito para la representación judicial de la señora SAMIRNA BANQUEZ HERAZO, data de fecha 13 de Abril y fue radicado vía email junto con la solicitud del expediente, el 17 de Abril de esta anualidad a investigacionescp09@dimar.mil.co y solo hasta el día 30 de Noviembre después de acudir varias personalmente, se me reconoció personería jurídica*



*y el 19 de Diciembre se me expidió copia del expediente. Si bien, fui notificado en fecha 12 de Abril, sin ser parte en el proceso, y sin contar con las piezas procesales del mismo, solicité aplazamiento de dicha diligencia programada para el día siguiente ya que no podía asistir, primero por no tener personería y segundo por tener diligencias de carácter administrativo con la inspección de Policía de Tolú. Pese a lo anterior, la entidad, llevó a cabo la diligencia en corregimiento de Berrugas, en la cual se vulneraron varias disposiciones legales y constitucionales a mi representada, pues la misma no estuvo asistida por un abogado a pesar haber manifestado, según su dicho, que quería el acompañamiento de un abogado, a lo cual la Jurídica Milena Moreno le manifestó que aún sin contar con la presencia de su apoderado, la diligencia podía realizarse, situación está que vulnera flagrantemente el derecho de defensa y debido proceso de mi prohijada, así como lo estatuido en el numeral 5 del artículo 37 del DECRETO LEY No. 2324 DEL 18 DE SEPTIEMBRE DE 1984.*

*5. Los llamados a intervenir, así como los demás interesados, deberán presentar en esta audiencia, o en la primera audiencia en que ellos participen, un escrito en donde indicarán lo siguiente:*

*a. Nombre, edad y domicilio de la persona interesada y de su apoderado;*

*b. Lo que pretende demostrar dentro de la investigación expresando con precisión y claridad las pretensiones que tenga;*

*c. Los hechos que sirven de fundamento a sus pretensiones;*

*d. Los fundamentos de derecho que invoque;*

*e. Las pruebas acompañadas que pretende hacer valer y pedirá las que desee se decreten por el Capitán de Puerto;*

*f. La dirección de la oficina o habitación donde él o el representante o representado recibirán notificaciones personales;*

*g. La solicitud de que se vinculen a la investigación cualesquiera otras personas que considere como posibles responsables o interesados y los demás aspectos que considere pertinentes.*

*Del desconocimiento del postulado jurídico antes mencionado, tenemos que mi representada solamente fue interrogada, no tuvo oportunidad de ser asistida por un Abogado, y por ende no pudo ni solicitar ni aportar pruebas para tratar de desvirtuar cualquier responsabilidad atribuida. Así mismo, se estaría violando flagrantemente el parágrafo del artículo 38 del decreto ley antes mencionado toda vez que como parte del proceso o persona inculpada dentro del mismo, mi representa debió estar acompañada de su abogado, y a pesar de haberlo solicitado, tal pedimento le fue negado.*

*ENVIO DEL EXPEDIENTE FECHA EN FECHA 19 DE DICIEMBRE DE 2023.*

*Que teniendo en cuenta que se me reconoció personería jurídica solo hasta la fecha 30 de Noviembre de 2023, y que ante las repetidas solicitudes de copia del expediente solo hasta el día 19 de Diciembre hogaño, fue entregada la copia del mismo al suscrito apoderado, se observa que puede existir una vulneración al derecho de defensa, y contradicción como también al debido proceso constitucional.*

(...)

*Adicional a lo anterior del informe técnico de las condiciones meteomarinas no se observa que se haya corrido traslado a la parte interesada, por lo tanto respetuosamente solicito se ordene la nulidad del auto por medio del cual se ordena alegar de conclusión y se permita a esta parte interesada el traslado del informe y objetar el mismo, de conformidad con las disposiciones contenidas en el decreto 2324 de 1984 y en concordancia con las disposiciones del Cgp.*

### **CONSIDERACIONES**

Teniendo como fundamento el reporte de novedades control de tráfico marítimo de fecha 23 de marzo de 2023, suscrito por el S2 Babilonia José, suboficial de guardia de la Estación de Control Tráfico y Vigilancia Marítima de la Capitanía de Puerto de Coveñas - ECTVM CP09, esta Autoridad tuvo conocimiento que en esa fecha recibió llamada vía telefónica por parte del señor Javier Jiménez, pescador del área de Berrugas informando que 01 embarcación tipo remesero SIN NOMBRE Y SIN MATRICULA, realizaba navegación desde las Islas San Bernardo con destino Berrugas, la cual colisionó con una embarcación artesanal tipo chalupa de pescadores que navegaba desde Berrugas hacia Islas San Bernardo, agrega que se procedió a realizar las coordinaciones con Guardacostas para dirigirse al sector a verificar la zona donde ocurrieron los hechos y así mismo efectuar el procedimiento de búsqueda y rescate por parte de la estación de control de tráfico marítimo de Coveñas.

Siendo las 09:00R de ese día, se reportó por parte de pescadores del sector que encontraron el cuerpo sin vida del señor Javier Torres Díaz de 41 años, quien desapareció a raíz de la colisión ocurrida entre las embarcaciones.

De acuerdo a lo anterior, tenemos que, el artículo 1495, del Código de Comercio, establece que es el capitán quien tiene el gobierno y dirección de la nave, el cual nunca pierde el mando, por tanto, controla el riesgo, ya que ejecuta una actividad peligrosa.

Visto lo anterior, considera este Despacho que los distintos intervinientes en la colisión de la motonave TIPO REMESERA SIN NOMBRE Y SIN MATRICULA contra la nave ARTESANAL TIPO CHALUPA, faltaron en algún deber legalmente establecido, lo cual pasaremos a señalar individualmente:

✓ Capitán de la nave TIPO REMESERA SIN NOMBRE Y SIN MATRICULA :

Con base en lo previamente expuesto, con relación a los deberes legales, el señor ONALDO BARON MARMOL siempre debió estar al tanto de la maniobra, puesto que era el guardián material de la actividad peligrosa y quien controlaba el objeto con el que se produjo el daño poniendo en peligro a la comunidad. Prueba de ello, se aprecia en su declaración rendida el 12 de Abril de 2023 cuando manifestó que zarpó desde la isla de San Bernardo a las 5:30 de la mañana hacia Berrugas, la nave navegaba vacía, a esa hora es decir como a las 5:30 de la mañana sintió un impacto en la nave, fue así como un golpe fuerte, y unas personas gritaban, expresando que cuando escucha los gritos decide regresar a verificar lo sucedido, quedando claro que fue por los gritos de las personas que se percata de lo ocurrido, pues jamás vio a la nave artesanal tipo chalupa, simplemente recibió el golpe fuerte en la nave que comandaba, contrario a lo expresado por el mismo, cuando manifestó que las condiciones de visibilidad para el día de los hechos eran buenas, y se veía muy claro. Sin embargo, no observó a la embarcación artesanal tipo chalupa, pues no contaba con luces de navegación, no llevaba a bordo chaleco salvavidas, y su único medio de comunicación era un teléfono celular.

Aunado a lo anterior, según las declaraciones obrantes en la presente investigación al parecer como consecuencia del siniestro falleció el señor JAVIER TORRES DIAZ, quien se encontraba a bordo de la nave artesanal tipo chalupa, y por supuesto la nave TIPO REMESERA la cual comandaba sufrió daños, pues navegaba vacía, siendo relevante mencionar que contaba con dos motores marca yamaha de 40 caballos fuera de borda cada uno, es decir los dos sumaban 80 caballos, mientras que la nave tipo chalupa navegaba con un solo motor marca Yamaha de 40 caballos, siendo evidente que la nave TIPO REMESERA navegaba a una velocidad mucho mayor respecto a la velocidad a la que navegaba la motonave tipo chalupa, demostrándose que definitivamente el señor ONALDO BARON MARMOL no desplegó una conducta adecuada que le permitiera desarrollar una navegación segura, poniendo en peligro su vida, así como la de las personas que navegaban a bordo de la nave artesanal tipo chalupa, y las respectivas naves involucradas en el siniestro.

Evidenciándose un exceso de confianza, máxime si tenemos en cuenta la hora en que se realizaba la navegación, aproximadamente a las 5:30 de la mañana.

Ahora bien, se tiene claro que el señor BARON MARMOL, no cuenta con licencia de navegación, no obstante en su declaración manifestó que llevaba 40 años de experiencia navegando, por tanto su conducta es inaceptable, ya que se espera de él la diligencia propia de alguien experimentado en la realización de la misma, su deber era garantizar la seguridad de la nave y por supuesto su vida, así pues este despacho considera que no puso en ejercicio toda la destreza requerida para ejercer como Capitán de la nave TIPO METRERA SIN NOMBRE Y SIN MATRICULA.

✓ Capitán de la nave TIPO CHALUPA SIN NOMBRE Y SIN MATRICULA

En virtud de lo desarrollado, respecto al cumplimiento de los deberes legales, el señor siempre debió estar al tanto de la maniobra, puesto que era el guardián material de la actividad peligrosa y quien controlaba el objeto con el que se produjo el daño poniendo en peligro a la comunidad.

Claro lo anterior, tenemos que el señor WILMER BLANCO MEDRANO, expresó en su declaración que para el día de los hechos zarparon a las 4:30 de la mañana desde Berrugas con destino hacia Islas de San Bernardo, con el propósito de pescar, navegaban con él 4 personas, mientras navegaban, después de haber cruzado el último morro fue cuando su embarcación artesanal tipo chalupa fue impactada por la nave SIN NOMBRE Y SIN MATRICULA TIPO METRERA, dejando claro que una vez recibe el golpe quedo inconsciente.

Como aspectos relevantes para resolver este asunto, tenemos que en su declaración mencionó que para la fecha de los hechos navegaba sin luces, aduciendo que es una costumbre que tienen, por cuanto ya saben por dónde deben navegar, además, que, su experiencia como navegante obedece a 30 años atrás.

No llevaba a bordo chalecos salvavidas, solo tenían un teléfono celular, y como consecuencia del siniestro al parecer falleció el señor JAVIER TORRES DIAZ, el resto de la tripulación sufrió lesiones, y la nave sufrió daños. La nave que comandaba es una embarcación artesanal tipo chalupa, con un motor marca Yamaha de 40 caballos.

Entonces, al analizar lo declarado por el señor BLANCO MEDRANO tenemos que su conducta realizada en la fecha de los hechos esencia de estudio, no es la adecuada frente al grado de responsabilidad que tenía, toda vez que no realizó una navegación segura, poniendo en peligro su vida, así como la de las personas que navegaban a bordo de la nave artesanal tipo chalupa, con su conducta se observa un exceso de confianza, máxime si tenemos en cuenta la hora en que se realizaba la navegación, aproximadamente a las 5:30 de la mañana.

Se espera del señor BLANCO MEDRANO, por el hecho de ejercer como Capitán de la nave tipo artesanal chalupa una conducta apropiada y proporcional al roll que ejercía para la fecha de los hechos, por cuanto su deber consistía en garantizar la seguridad de la nave y por supuesto su vida y la de las personas que se encontraba a bordo, lo cual no ocurrió, así pues, este despacho considera que no puso en ejercicio toda la habilidad y experiencia requerida para ejercer como Capitán de tal la nave.

Ahora, en el caso bajo análisis, se considera procedente mencionar que el desarrollo jurisprudencial del artículo 2356 del Código Civil ha unificado el criterio que estima a la navegación marítima como una actividad peligrosa, que al ponerse en marcha crea o incrementa una amenaza para la comunidad, por tanto, para declarar responsabilidad, la tarea del juez al evaluar el material probatorio cambia sustancialmente, ya que en este evento la responsabilidad es objetiva y quien la ejerce le corresponde probar que la causa del hecho dañino es ajena a su voluntad y a su dominio, teniendo el deber de demostrar los eximentes que lo liberan de responsabilidad. Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, Magistrado ponente William Namén Vargas. Sentencia del 24 de agosto de 2009 (Discutidas en salas de 7 de octubre, 24 y 25 de noviembre de 2008, 17 de marzo de 2009 y aprobada en Sala de 4 de mayo de 2009).

Conforme a esto, en sentencia del 25 de mayo de 2011, de la Sala de Casación Civil, magistrado ponente Pedro Octavio Munar Cadena, sintetizó los criterios de la responsabilidad objetiva unificados en sentencia de casación del 24 de agosto de 2009, que alude a dicho artículo, la Corte Suprema de Justicia ha señalado que:

*“ (...) a) que allí anida una verdadera responsabilidad objetiva, en donde la obligación de resarcir el daño surge no de la culpa presunta sino del riesgo o grave peligro que el*

*ejercicio de estas actividades comporta para los demás; b) no hay necesidad de que los actos dañinos reflejen alguna culpa o que ella se presuma, lisa y llanamente, requiere que la actividad sea potencialmente perjudicial; c) que cuando las partes involucradas ejercen actividades parecidas o similares, el juez debe examinar cuál de ellas tuvo mayor o menor incidencia en el daño para así definir quién debe asumir la reparación; d) teniendo presente lo dicho, a la víctima le basta acreditar el daño y el vínculo de causalidad, amén de la actividad desplegada por el demandado; e) a éste, por su parte, si pretende exonerarse del reclamo efectuado, le corresponde acreditar la existencia de una causa extraña que impida la imputación causal del daño a la conducta desplegada (fuerza mayor, caso fortuito, la intervención de la víctima o de un tercero)” ( Cursiva fuera del texto).*

### Conclusión:

Este despacho después de analizar el material probatorio allegado y los deberes que tenía cada uno de los intervinientes en el siniestro marítimo, concluye que la responsabilidad en el hecho recae exclusivamente en los señores ONALDO BARON MARMOL quien para la fecha de los hechos esencia de investigación, ejercía como Capitán de la motonave SIN MATRICULA Y SIN NOMBRE de color AZUL Y BLANCO y el señor WILMER BLANCO MEDRANO quien ejercía como Capitán de la nave TIPO CHALUPA SIN NOMBRE Y SIN MATRICULA.

Primero hay que establecer que nos encontramos frente a un tipo de obligación, como es la de resultado, lo cual dilucida en qué consiste lo que cada uno debió poner a disposición en la actividad marítima, para el presente caso.

La obligación de los señores Capitanes de la motonave SIN MATRICULA Y SIN NOMBRE de color AZUL Y BLANCO y la de la nave TIPO CHALUPA SIN NOMBRE Y SIN MATRICULA, corresponde a las de resultado, en tanto que su compromiso era desarrollar una navegación segura sin inconveniente alguno, sin poner en peligro a su tripulación, la nave, puesto que el incumplimiento de sus deberes como guardián de la actividad y del objeto potencialmente peligroso, lo ubican como sujeto obligado a mantener en todo momento la seguridad, pues es de conocimiento que la navegación es una labor arriesgada pero permitida por la utilidad que aporta a la sociedad, en la que existe una responsabilidad objetiva, la cual consiste en que quien controla el objeto y ejerce tal labor, es consciente de la inseguridad a la que expone a terceros por el hecho de llevarla a cabo y así mismo debe responder objetivamente cuando se produzca algún daño y ocurrido éste, no es suficiente demostrar la prudencia o diligencia exigible de la conducta de las personas, sino que la carga de la prueba se invierte para llevarlo a probar que la causa productora del daño fue ajena a su voluntad o dominio y provocada por causa extraña.

Atendiendo a lo previamente expuesto se tiene claro que el accidente marítimo objeto de análisis se debió a la imprudencia y a la falta de medidas de seguridad por parte de los señores Capitanes de la motonave SIN MATRICULA Y SIN NOMBRE de color AZUL Y BLANCO y la de la nave TIPO CHALUPA SIN NOMBRE Y SIN MATRICULA.

En conclusión, este despacho procederá a decretar la responsabilidad del siniestro marítimo consiste en abordaje de la motonave SIN MATRICULA Y SIN NOMBRE tipo remesera contra la nave TIPO CHALUPA SIN NOMBRE Y SIN MATRICULA, en cada uno de los respectivos capitanes de las mentadas naves, pues con sus conductas generaron tal siniestro, como a lo largo del presente proveído se ha expuesto.

## Daños y avalúos

En cuanto a los daños tenemos, que de conformidad a lo declarado por los señores capitanes de las motonaves SIN MATRICULA Y SIN NOMBRE tipo metrera y la nave TIPO CHALUPA SIN NOMBRE Y SIN MATRICULA, queda claro que tales naves sufrieron daños con ocasión al siniestro. No obstante, no fueron aportados a la presente investigación prueba alguna que permita evidenciar el costo de los mismos, no siendo posible pronunciarse frente a ello.

De otra parte, resulta importante mencionar que, según las declaraciones rendidas al interior de la presente investigación, como consecuencia del siniestro al parecer falleció el señor JAVIER TORRES DIAZ, sin embargo, no reposa en el expediente registro de defunción alguno, así como tampoco obra dictamen médico que determine la causa de su muerte.

- ✓ Frente a la nulidad propuesta por el señor abogado Diego Peinado Garrido, presentada al interior del memorial de alegatos.

Respecto a su contenido resulta valioso determinar lo siguiente:

1. Efectivamente con fecha 30 de Noviembre de 2023, el suscrito reconoció personería jurídica para actuar al interior de la presente investigación jurisdiccional al abogado Diego Peinado Garrido en calidad de apoderado de la señora Samirna Banquez Herazo.
2. En cuanto a las presuntas irregularidades presentadas al interior de esta investigación jurisdiccional, es preciso aclarar que no existen, por cuanto al analizar detenidamente el contenido del expediente se evidencia claramente a folios 22 al 31, que en ningún momento se le negó a la señora Samirna Banquez Herazo, así como al resto de las personas que intervinieron en la diligencia de audiencia celebrada el 12 de abril de este año el derecho a estar asistidos por abogado, pues tal advertencia les fue efectuada tanto en las citaciones enviadas, como en la misma diligencia, tal como se observa en el acta de la diligencia, reitero obrante a folios 22 al 31, luego no es cierto que esta Autoridad haya infringido tal derecho constitucional.
3. El acta de la diligencia fue debidamente firmada por quienes participaron en la audiencia.
4. En la diligencia de audiencia celebrada el 12 de abril de 2023, los sujetos que conforman la presente investigación jurisdiccional ejercieron su derecho de defensa, fue así como rindieron declaración concreta y específica respecto a los hechos que sujeto a estudio, cumpliéndose así con el propósito de la prueba, consistente en defender sus derechos constitucionales.
5. De otra parte, resulta valiosísimo mencionar que, ciertamente al abogado Diego Peinado Garrido se le ha atendido personalmente en la Capitanía de Puerto de Coveñas, resolviéndole cada una de sus solicitudes.
6. En cuanto a que no ha podido el abogado Peinado Garrido realizar un derecho de defensa en la presente investigación, es significativo mencionar que desde el 29 de Marzo de 2023 tiene claro conocimiento de la existencia de esta investigación jurisdiccional, pudiendo acercarse perfectamente a las instalaciones de esta

Capitanía de Puerto concretamente a revisar el estado del proceso, igualmente es trascendental registrar que la entidad cuenta con una plataforma digital denominada Sistema de Investigaciones Jurídicas a la cual puede perfectamente ingresar con el número de radicado del expediente, y allí encontrara la fecha de cada de las actuaciones proferidas. Precisándose que la plataforma es bastante amigable, accediendo fácilmente a la información.

7. Las respectivas notificaciones de las actuaciones desplegadas al interior del expediente se publicaron en la plataforma de la entidad, así como en la cartelera de la Capitanía de Puerto de Coveñas.

Dada la esencia del asunto a tratar, es preciso referirnos al contenido del artículo 133 del Código General del Proceso, así:

**Artículo 133. Causales de nulidad**

*El proceso es nulo, en todo o en parte, solamente en los siguientes casos:*

*1. Cuando el juez actúe en el proceso después de declarar la falta de jurisdicción o de competencia.*

*2. Cuando el juez procede contra providencia ejecutoriada del superior, revive un proceso legalmente concluido o pretermite íntegramente la respectiva instancia.*

*3. Cuando se adelanta después de ocurrida cualquiera de las causales legales de interrupción o de suspensión, o si, en estos casos, se reanuda antes de la oportunidad debida.*

*4. Cuando es indebida la representación de alguna de las partes, o cuando quien actúa como su apoderado judicial carece íntegramente de poder.*

*5. Cuando se omiten las oportunidades para solicitar, decretar o practicar pruebas, o cuando se omite la práctica de una prueba que de acuerdo con la ley sea obligatoria.*

*6. Cuando se omita la oportunidad para alegar de conclusión o para sustentar un recurso o descorrer su traslado.*

*7. Cuando la sentencia se profiera por un juez distinto del que escuchó los alegatos de conclusión o la sustentación del recurso de apelación.*

*8. Cuando no se practica en legal forma la notificación del auto admisorio de la demanda a personas determinadas, o el emplazamiento de las demás personas aunque sean indeterminadas, que deban ser citadas como partes, o de aquellas que deban suceder en el proceso a cualquiera de las partes, cuando la ley así lo ordena, o no se cita en debida forma al Ministerio Público o a cualquier otra persona o entidad que de acuerdo con la ley debió ser citado.*

*Cuando en el curso del proceso se advierta que se ha dejado de notificar una providencia distinta del auto admisorio de la demanda o del mandamiento de pago, el defecto se corregirá practicando la notificación omitida, pero será nula la actuación posterior que dependa de dicha providencia, salvo que se haya saneado en la forma establecida en este código.*

*PARÁGRAFO. Las demás irregularidades del proceso se tendrán por subsanadas si no*



*se impugnan oportunamente por los mecanismos que este código establece.*

Entonces, al confrontar el contenido de la normativa aquí referida con los argumentos explicados por el apoderado, es claro que esta instancia no ha incurrido en causal de nulidad alguna, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 133 del Código General del Proceso.

Ahora bien, frente a las nulidades constitucionales tenemos que, esta Autoridad no ha incurrido en ella, pues en todo momento ha garantizado el debido proceso y contradicción a los sujetos procesales que la conforman, siguiendo rigurosamente el procedimiento establecido en el Decreto Ley 2324 de 21984 para esta clase de investigaciones que se adelantan por siniestro marítimo, tal como ha quedado explicado en el desarrollo de la presente decisión, luego, frente a las afirmaciones presentadas por el abogado Diego Peinado Garrido, resulta pertinente mencionar que revisada la investigación jurisdiccional hasta el presente momento procesal, se probó que ésta Autoridad Marítima Regional no ha infringido la norma procedimental, ya que, para el caso sujeto a estudio se tratan de decisiones emitidas por la Capitanía de Puerto de Coveñas, las mismas que obligan a ser tenidas en cuenta conforme a los principios constitucionales, y derechos fundamentales que garantizan el equitativo acceso a la administración de justicia en debida forma.

Por ello, en las distintas actuaciones dentro del desarrollo de la investigación en cita, el incidentante carece de argumentos para pretender la existencia de nulidad supralegal.

En mérito a lo anterior, el suscrito Capitán de Puerto de Coveñas,

#### RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO: Declarar responsables civilmente a los señores ONALDO BARON MARMOL identificado con cedula de ciudadanía No. 9.041.292 en calidad de Capitán de la nave Tipo Remesera Sin Nombre y Sin Matricula, y WILMER BLANCO MEDRANO identificado con cédula de ciudadanía nro. 9.044.584 en calidad de Capitán de la nave artesanal tipo chalupa sin nombre y sin matrícula de la ocurrencia del siniestro marítimo consistente en abordaje sucedido el 23 de Marzo de 2023, de conformidad a lo expuesto en los considerandos de esta decisión.

ARTICULO SEGUNDO: Negar la solicitud de nulidad interpuesta por el abogado Diego Peina Garrido en su calidad de apoderado de la señora Samirna Banquez Herazo, de conformidad a lo expuesto en la parte considerativa de esta decisión.

ARTICULO TERCERO: Notifíquese personalmente el contenido de la presente decisión a los señores ONALDO BARON MARMOL identificado con cedula de ciudadanía No. 9.041.292 en calidad de Capitán de la nave Tipo Remesera Sin Nombre y Sin Matricula, y WILMER BLANCO MEDRANO identificado con cédula de ciudadanía nro. 9.044.584 en calidad de Capitán de la nave artesanal tipo chalupa sin nombre y sin matrícula, al abogado Diego peinado Garrido y demás interesados.

ARTICULO CUARTO: Contra la presente proceden los recursos de reposición y subsidiario de apelación dentro de los cinco (5) días siguientes a la notificación personal o desfijación del edicto.

Notifíquese y Cúmplase,

Capitán de Fragata **ALEJANDRO SANIN ACEVEDO**  
Capitán de Puerto de Coveñas