



Turbo 26/08/2024
No. 18202400567 MD-DIMAR-CP08-JURIDICA

Favor referirse a este número al responder

Señor

JESUS DAVID URINA SANCHEZ

Capitán del remolcador "SAMUEL" Correo:davidbaner04@gmail.com

Cel.3043378991

Dirección: Carrera 87 N° 109- 134 las flores, Barranquilla

ASUNTO: Notificación por Aviso Fallo de Primera Instancia Bajo RESOLUCIÓN NÚMERO (0032-2024) MD-DIMAR-CP08-JURIDICA 28 DE JUNIO DE 2024.

Con toda atención me dirijo a usted a fin de comunicarle que el señor Capitán de Puerto de Urabá y del Darién profirió Fallo de Primera Instancia Bajo RESOLUCIÓN NÚMERO (0032-2024) MD-DIMAR-CP08-JURIDICA 28 DE JUNIO DE 2024., dentro del investigación Jurisdiccional por Sinistro Marítimo –Lesiones Graves bajo radicado No. 18012021003.

Teniendo en cuenta que no se pudo realizar la notificación personal de la decisión en mención, se procede a realizar la notificación por aviso conforme a lo estipulado, en el artículo 69 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Anexo se envía copia de la precitada decisión en mención en 12 folios útiles y escritos. Esta notificación se entenderá surtida al día siguiente de la entrega del presente aviso.

Así mismo, se le comunica que contra este proveído no procede recurso alguno ante la Dirección General Marítima.

Atentamente,

TFADER NEMOCÓN SOLANO NICOLÁS FERNANDO
ASJUR -CP08

"Consolidemos nuestro país marítimo"

Dirección: Av. La Playa, Punta de Las Vacas
Conmutador (+57) 601 220 0490 - Línea Anticorrupción y Antisoborno 01 8000 911 670
Línea de Atención al Ciudadano 01 8000 115 966 - Bogotá (+57) 601 328 6800
dimar@dimar.mil.co - www.dimar.mil.co

Identificador MLOq b8wK Z1V7 aP09 Vo+W MawN Gws=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento puede verificarse ingresando a <https://servicios.dimar.mil.co/SE-tramitesenlinea>

Documento firmado digitalmente



Turbo 26/08/2024
No. 18202400573 MD-DIMAR-CP08-JURIDICA

Favor referirse a este número al responder

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA
CAPITANÍA DE PUERTO DE URABÁ Y DEL DARIÉN
LA SUSCRITO ASESOR JURÍDICO CP08

AVISO NO.03/2024

HACE SABER

QUE DE CONFORMIDAD CON LO ESTABLECIDO EN EL ARTÍCULO 69 DEL CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO Y DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, SE PROCEDE A FIJAR AVISO EN LA CARTELERA DE ESTE DESPACHO Y EN LA PAGINA WEB DE ESTA AUTORIDAD MARITIMA DE LO RESUELTO EN FALLO DE PRIMERA INSTANCIA RESOLUCIÓN NÚMERO (0032-2024) MD-DIMAR-CP08-JURIDICA 28 DE JUNIO DE 2024, PROFERIDO POR EL SEÑOR CAPITÁN DE PUERTO DE URABÁ Y DE DARIÉN DE ESA ENTONCES, DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN JURIDICCIONAL POR SINIESTRO MARITIMO-LESIONES GRAVES BAJO RADICADO **18012021003**, ADELANTADA POR LO HECHOS OCURRIDOS EL DIA 10 DE ABRIL DE 2021, LO ANTERIOR CON SURTIR LA NOTIFICACIÓN AL SEÑOR **JESUS DAVID URINA SANCHEZ** IDENTIFICADO CON CÉDULA DE CIUDADANIA No. 72.291.690, EN CALIDAD DE CAPITÁN DEL RM "SAMUEL" CON MATRICULA No.MC-05-707.

TODA VEZ QUE, EL OFICIO DE NOTIFICACIÓN POR AVISO ENVIADO A LA DIRECCIÓN DE CORRESPONDENCIA FUE RECIBIDA PERO NO COMAPRECIERON A LA OFICINA JURDIICA.

EN VIRTUD DE LO ANTERIOR, SE TRANSCRIBE ACÁPITE RESOLUTIVO DEL ACTO ADMINISTRATIVO MENCIONADO:

ARTÍCULO PRIMERO: *NO DECLARAR CIVILMENTE RESPONSABLE del siniestro marítimo de lesiones graves a una persona en hechos ocurridos el día 10 de abril del 2021 a la empresa TSA & ASOCIADOS S.A.S Identificada con NIT 900.118.221-4, quien para el día de los hechos era el propietario del remolcador llamado "SAMUEL", acuerdo con lo expuesto en los considerandos de esta decisión.*

ARTÍCULO SEGUNDO: *NEGAR el reconocimiento de indemnización por perjuicios morales a favor del lesionado.*

ARTÍCULO TERCERO:*NOTIFICAR de la presente decisión al señor LUIS MARTINEZ PORTO identificado con cedula de ciudadanía No. 73580437 en calidad de Jefe de operaciones DPA TSA & ASOCIADOS S.A.S, al señor ZABDIEL RODRIGUEZ PIEDRAHITA identificado con cédula de ciudadanía No. 3.671.565 en calidad de Oficial de Maquinas (afectado), al representante legal de la SOCIEDAD TSA &ASOCIADOS S.A.S. identificada con número de NIT 900.118.221-4 y al señor JESUS DAVID URINA SANCHEZ identificado con cedula de ciudadanía No. 72.291.690 en calidad de Capitán del remolcado SAMUEL.*

"Consolidemos nuestro país marítimo"

Dirección: Av. La Playa, Punta de Las Vacas
Commutador (+57) 601 220 0490 - Línea Anticorrupción y Antisoborno 01 8000 911 670
Línea de Atención al Ciudadano 01 8000 115 966 - Bogotá (+57) 601 328 6800
dimar@dimar.mil.co - www.dimar.mil.co

Identificador wpWWW cCR WkPa UCmL.s77A g9IT7 KgU=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento puede verificarse ingresando a <https://servicios.dimar.mil.co/SE-tramitesenlinea>

Documento firmado digitalmente



Ministerio de Defensa Nacional

Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

**Capitanía de Puerto
de Urabá y del Darién**

ARTÍCULO CUARTO: *Contra la presente decisión proceden los recursos de que trata el artículo 52 del Decreto Ley 2324 de 1984, acuerdo a las formalidades contempladas en el artículo 54 ibídem.*

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE. DADA EN TURBO – ANTIOQUIA, FDO., *CAPITÁN DE CORBETA NEYL SIMÓN PÉREZ CABRERA, CAPITÁN DE PUERTO DE URABÁ Y DEL DARIÉN (E)*

EL PRESENTE AVISO SE FIJA HOY VEINTISEIS (26) DE AGOSTO DE DOS MIL VEINTICUATRO (2024) A LAS 08:00 HORAS, POR EL TÉRMINO DE CINCO (05) DÍAS. Y SE DESFIJA A LAS 17:00 HORAS DEL DÍA TREINTA (30) DE AGOSTO DE DOS MIL VEINTICUATRO (2024).

TFADER NICOLAS FERNANDO NEMOCÓN SOLANO
ASJUR – CP08

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento puede verificarse ingresando a <https://servicios.dimar.mil.co/SE-tramitesentelnea>

Documento firmado digitalmente

“Consolidemos nuestro país marítimo”

Dirección: Av. La Playa, Punta de Las Vacas
Conmutador (+57) 601 220 0490 - Línea Anticorrupción y Antisoborno 01 8000 911 670
Línea de Atención al Ciudadano 01 8000 115 966 - Bogotá (+57) 601 328 6800
dimar@dimar.mil.co - www.dimar.mil.co

E1-FOR-089-V6

RESOLUCIÓN NÚMERO (0032-2024) MD-DIMAR-CP08-JURIDICA 28 DE JUNIO DE
2024

**“INVESTIGACIÓN JURISDICCIONAL POR SINIESTRO MARÍTIMO DE
LESIONES A BORDO DEL REMOLCADOR “SAMUEL”**

Procede el despacho a resolver en primera instancia la investigación bajo radicado 18012021003, iniciada por siniestro marítimo de lesiones con fundamento en la información recibida mediante informe de fecha 20 de abril del 2021 bajo radicado 182021100775, suscrito por el señor LUIS MARTINEZ PORTO, Jefe de operaciones DPA TSA & ASOCIADOS S.A.S, de los hechos ocurridos el día 10 de abril del 2021 cuando en maniobra de amarre de barcaza en zona de fondeo, el señor ZABDIEL RODRIGUEZ, Oficial de máquinas del Remolcador “SAMUEL”, sufre atrapamiento de las piernas contra la borda del remolcador por unas líneas de amarre. El señor Zabdriel fue auxiliado inmediatamente siendo remitido a la Clínica “PANAMERICANA” ubicada en el municipio de Apartadó – Antioquia.

I. HECHOS

Teniendo en cuenta el informe con radicado No. 182021100775 de fecha 20 de abril de 2021 suscrito por el señor LUIS MARTINEZ PORTO, mediante el cual pone en conocimiento de la Capitanía de Puerto de Urabá y del Darién unos hechos ocurridos con el remolcador de nombre “SAMUEL” con matrícula MC-05-707 informa que el día 10 de abril de 2021 siendo aproximadamente las 1410R ,se encontraba en maniobras de rutina en la zona de fondeo “ALPHA” de Bahía Colombia bajo el mando del capitán JESUS DAVID URINA SANCHEZ, identificado con cédula de ciudadanía No. 72.291.690, en maniobra de amarre de barcasas en zona de fondeo, el señor ZABDIEL RODRIGUEZ, identificado con cédula de ciudadanía No. 3.671.565 oficial de máquinas del remolcador, sufre atrapamiento de las piernas contra la borda del remolcador por unas líneas de amarre, en ese momento los marineros Diego Pálomeque y Leonar Moreno, que se encontraban realizando la maniobra, proceden a auxiliarlo y quitarle el cabo de las piernas, dando aviso inmediato al Capitán de lo sucedido, se activaron los protocolos internos de manera inmediata, logrando una evacuación rápida que permitió lograr el traslado a la clínica panamericana en el municipio de Apartado aproximadamente a las 1500 horas, dando aviso de manera inmediata de accidente laboral a la ARL y ministerio de trabajo.



Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

“Consolidemos nuestro país marítimo”

Dirección: Carrera 54 No. 26-50 CAN, Bogotá D.C.
Conmutador (+57) 601 220 0490.

Línea Anticorrupción y Antisoborno 01 8000 911 670
Línea de Atención al Ciudadano 01 8000 115 966

Bogotá (+57) 601 328 6800
dimar@dimar.mil.co - www.dimar.mil.co

E1-00-FOR-019-v5

II. PRUEBAS

Documentales.

El despacho de oficio le solicitó a la sociedad TSA & ASOCIADOS S.A.S los siguientes documentos como elementos documentales probatorios:

1. Copia del documento de evaluación de riesgos identificados, a bordo del remolcador "SAMUEL" previo al siniestro marítimo ocurrido el día 10 de abril del 2021, relativos a su operación, a su personal y al medio ambiente marino. (Fol.405,406 y 407)
2. Copia del Documento de Cumplimiento de la norma de Gestión de la Seguridad de la compañía operadora de la nave (DOC NGS), vigente para la fecha del siniestro. (Fol.328,329,330,331,332,333,334,335,336,337,338,339,340,341,342,343,344,345,346,347,348,349,350,351,352,353,354,355,356,357,358,359,360,361,362,363,364,365,366,367,368,369,370,371,372,373,374,375,376,377,378,379,380 y 381)
3. Copia del certificado de Gestión de la Seguridad bajo la norma NGS expedido al Remolcador "SAMUEL", vigente para la fecha del siniestro.(Fol.408 y 409).
4. Copia de los registros de familiarización del funcionario Zabdiel Rodríguez en su respectivo cargo, funciones y responsabilidades abordo del remolcador "SAMUEL", realizado previo a la ocurrencia del siniestro.(Fol.395,396,397 y 398)
5. Copia del manual de gestión de la seguridad operacional y prevención de la contaminación, vigente para la fecha en que ocurrieron los hechos objeto de la presente investigación. (410,411,412,413,414,415,416,417,418,419,420,421,422,423,424,425,426,427,428, 429, 430, 431, 432, 433,434 y 435).
6. Copia de todas las actas y/o listados de asistencias los cuales den constancia de las capacitaciones recibidas por el señor ZABDIEL RODRIGUEZ, respecto de las operaciones de abordaje y de la norma de gestión de seguridad adoptadas por la compañía.(Fol.299,300,301,302,303,304,305,306,307,308,309,310,311,312,313,314,315,316,317,318,319,320,321,322,323,324,325,326 y 327)



Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

"Consolidemos nuestro país marítimo"

Dirección: Carrera 54 No. 26-50 CAN, Bogotá D.C.

Conmutador (+57) 601 220 0490.

Línea Anticorrupción y Antisoborno 01 8000 911 670

Línea de Atención al Ciudadano 01 8000 115 966

Bogotá (+57) 601 328 6800

dimar@dimar.mil.co - www.dimar.mil.co

E1-00-FOR-019-v5

7. Copia del contrato de trabajo del señor ZABDIEL RODRIGUEZ, donde se evidencian las funciones propias que tenía encargadas por contrato, para la época de los hechos. (Fol.339, 401, 402,403 y 404).
8. Copia del contrato de trabajo celebrado por el señor ZABDIEL RODRIGUEZ, para el año 2021. (Fol.339, 401, 402,403 y 404).
9. Copia del libro de minuta del Remolcador el Samuel de las anotaciones referentes a la novedad ocurrida el día 10 de abril del 2021.

Testimoniales.

- Representante legal de UNIBAN señor RAMIRO AURELIO TOBON.
- Señor LEONAR MORENO (MARINERO).
- Señor DIEGO PALOMEQUE (MARINERO).

III. CIERRE DE INVESTIGACIÓN.

Mediante auto de fecha 22 de abril del 2024 bajo radicado 18202400295 y de fecha 09 de mayo del 2024 bajo radicado 18202400372, el fallador de instancia cerró la etapa instructiva de la investigación jurisdiccional por Siniestro Marítimo de lesiones, dando traslado a las partes por el término de (03) días para alegar de conclusión de conformidad con el artículo 44 del Decreto Ley 2324 de 1984.

IV. ALEGATOS DE CONCLUSIÓN

El Dr. **Alberto Elías Fernández Severiche**, actuando en calidad de apoderado especial de la empresa TSA Y ASOCIADOS S.A.S. presentó escrito de alegatos de Conclusión aduciendo lo siguiente:

“A. INEXISTENCIA DE CRITERIOS QUE GENEREN RESPONSABILIDAD.

(...) lo que se busca con estas acciones es decidir sobre la responsabilidad derivada del siniestro o accidente y determinar el valor de los daños causados por el accidente; de tal forma que la parte afectada debe dentro del proceso probar la existencia de los presupuestos de la responsabilidad, lo cual implica que concurren tres elementos absolutamente indispensables y necesarios: “el daño, el hecho generador del mismo y un nexo de causalidad que permita imputar el daño a la conducta (acción u omisión) del agente generados.

Situación que claramente no se presenta en el caso sub examine, toda vez que, tanto de las pruebas documentales como de las testimoniales, que no hay acción u



Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

“Consolidemos nuestro país marítimo”

Dirección: Carrera 54 No. 26-50 CAN, Bogotá D.C.
Conmutador (+57) 601 220 0490.

Línea Anticorrupción y Antisoborno 01 8000 911 670
Línea de Atención al Ciudadano 01 8000 115 966

Bogotá (+57) 601 328 6800
dimar@dimar.mil.co - www.dimar.mil.co

omisión de deberes legales por parte de mi representada que haya estado necesaria y eficientemente relacionada con el daño”

V. CONSIDERACIONES

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

El artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984 establece 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 de texto.

A su vez la norma arriba señalada establece: *“APLICACIÓN DE TRATADOS Y CONVENIOS: Las disposiciones del presente título se aplicarán sin perjuicio de lo dispuesto en los tratados y convenios internacionales ratificados por Colombia”* (Cursiva fuera de texto).

En igual sentido, el anexo 1 de la Resolución MSC.255 (84) adoptado 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 prevee:

“Capítulo 2. Definiciones (...) 2.9 Siniestro Marítimo: acaecimiento, o serie de acaecimientos, directamente relacionados con la explotación de un buque que ha dado lugar a cualquiera 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 de texto).

Ahora bien, conforme a las pruebas testimoniales antes sintetizadas, se tiene lo siguiente:

El día 20 de abril de 2021 suscrito por el señor LUIS MARTINEZ PORTO, mediante el cual pone en conocimiento de la Capitanía de Puerto de Urabá y del Darién unos hechos ocurridos con el remolcador de nombre “SAMUEL” con matrícula MC-05-707 informa que el día 10 de abril de 2021 siendo aproximadamente las 1410R ,se encontraba en maniobras de rutina en la zona de fondeo “ALPHA” de Bahía Colombia bajo el mando del capitán JESUS DAVID URINA SANCHEZ, identificado con cédula de ciudadanía No. 72.291.690, en maniobra de amarre de barcasas en zona de fondeo, el señor ZABDIEL RODRIGUEZ, identificado con cédula de

“Consolidemos nuestro país marítimo”

Dirección: Carrera 54 No. 26-50 CAN, Bogotá D.C.

Conmutador (+57) 601 220 0490.

Línea Anticorrupción y Antisoborno 01 8000 911 670

Línea de Atención al Ciudadano 01 8000 115 966

Bogotá (+57) 601 328 6800

dimar@dimar.mil.co - www.dimar.mil.co



Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

ciudadanía No. 3.671.565 oficial de máquinas del remolcador, sufre atrapamiento de las piernas contra la borda del remolcador por unas líneas de amarre, en ese momento los marineros Diego pálomeque y Leonar Moreno, que se encontraban realizando la maniobra, proceden a auxiliarlo y quitarle el cabo de las piernas, dando aviso inmediato al Capitán de lo sucedido, se activaron los protocolos internos de manera inmediata, logrando una evacuación rápida que permitió lograr el traslado a la clínica panamericana en el municipio de Apartado aproximadamente a las 1500 horas, dando aviso de manera inmediata de accidente laboral a la ARL y ministerio de trabajo.

Por otra parte se evidencia por parte del despacho que los testigos de los hechos informan en varias ocasiones que una de las razones por las cuales se pudo presentar el accidente labora, fue por falta de pericia del afectado, razón que puede ser tenida en cuenta por parte del despacho para declarar o no la responsabilidad civil extracontractual de lo sucedido.

Aunado a lo anterior, conforme los lineamientos establecidos por el comité de seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional en la Resolución MSC. 255 (84), adoptada el 16 de mayo de 2008, el cual 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, acerca del siniestro marítimo específicamente el referente a lesiones graves de una persona a causa de las operaciones de un artefacto naval o en relación a ella se estableció lo siguiente:

(2.18) Lesiones graves: las que sufre una persona **y que la incapacitan para realizar sus funciones con normalidad durante más de 72 horas dentro de los siete días siguientes a la fecha en que se produjeron las lesiones** (Cursiva, negrilla y subrayado fuera de texto).

Por su parte, y en relación con la configuración del siniestro marítimo de lesiones graves de una persona causada por las operaciones de una nave o en relación con ellas, obran en el expediente las siguientes pruebas:

Declaraciones:

Pruebas Documentales:

Frente a la Navegación como actividad peligrosa.

De acuerdo con el acervo probatorio, se puede concluir que en efecto el accidente que tuvo lugar fue el de una lesión grave a una persona, el señor ZABDIEL RODRÍGUEZ, quien se encontraba a bordo del remolcado “SAMUEL”, y que este se presentó en la ejecución de una maniobra de atraque.



Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

“Consolidemos nuestro país marítimo”

Dirección: Carrera 54 No. 26-50 CAN, Bogotá D.C.
Conmutador (+57) 601 220 0490.
Línea Anticorrupción y Antisoborno 01 8000 911 670
Línea de Atención al Ciudadano 01 8000 115 966
Bogotá (+57) 601 328 6800
dimar@dimar.mil.co - www.dimar.mil.co

De la misma manera, es pertinente recordar, que el artículo 2356 del Código Civil, contempla la presunción de responsabilidad en contra de quien despliega ciertas actividades peligrosas que por su naturaleza generan peligro, presunción de la cual no escapa quien la ejerce, tratando de demostrar diligencia y cuidado en el desempeño que le incumbe, ya que, como por sabido se tiene, se le exige, con miras a exonerarse, que demuestre una causa extraña, que rompa el nexo causal (Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. M.P. Pedro Octavio Munar Cadena).

Conforme a la anterior jurisprudencia, la orientación actualmente predominante, por regla general es que en los eventos dañosos generados por las actividades peligrosas, se aplica un régimen objetivo debido al factor de riesgo al que se exponen quienes despliegan este tipo de actividades. De tal manera que, basta la ejecución del riesgo creado por el agente responsable para que el daño resulte imputable a ella.

De lo expuesto anteriormente, se desprende que, sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, pesa una presunción de responsabilidad por ser quien con su obrar ha creado la inseguridad de los asociados, de lo cual solo les es dable exonerarse de responsabilidad por intervención de al menos uno de los siguientes eventos:

- 1) Fuerza mayor o caso fortuito**
- 2) Culpa exclusiva de la víctima**
- 3) Hecho de un tercero.**

Al respecto, la Ley 95 de 1980. Señala:

Fuerza mayor o caso fortuito.

“Se llama fuerza mayor o caso fortuito, el imprevisto al cual no se puede resistir, el cual requiere de los supuestos de la imprevisibilidad y la irresistibilidad para que se configure; en cambio el caso fortuito opera cuando el suceso es previsible pero irresistible.

Así lo contemplo la Sala de Casación Civil, de la Corte Suprema de Justicia, quien, en sentencia del 27 de febrero del 2009, en el proceso bajo radicado No. 73319-3103-002-2001-00013-01 – con Ponencia del Magistrado Arturo Solarte Rodríguez, señaló:

“Para que un hecho pueda ser considerado como evento de fuerza mayor o caso fortuito, es necesario que, de una parte, no exista manera de contemplar su ocurrencia en condiciones de normalidad, justamente porque se presenta de súbito o de forma intempestiva y de la otra, que sea inevitable, fatal e ineludible, al punto



Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

“Consolidemos nuestro país marítimo”

Dirección: Carrera 54 No. 26-50 CAN, Bogotá D.C.
Conmutador (+57) 601 220 0490.
Línea Anticorrupción y Antisoborno 01 8000 911 670
Línea de Atención al Ciudadano 01 8000 115 966
Bogotá (+57) 601 328 6800
dimar@dimar.mil.co - www.dimar.mil.co

de determinar la conducta de la persona que lo padece, quien, por tanto, queda sometido a sus efectos y doblegado, por tanto, ante su fuerza aroladora, (...)”

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

De acuerdo con lo anterior, para que se configure la fuerza mayor se debe verificar la concurrencia de dos (2) factores:

- A) Que el hecho sea imprevisible, esto es que, dentro de las circunstancias normales de la vida, no sea posible contemplar por anticipado su ocurrencia.
- B) Que el hecho sea irresistible, es decir que el agente no pueda evitar su acaecimiento ni superar sus consecuencias.

Estudiado lo anterior este despacho puede encontrar que se configurar los elementos antes mencionados referente al eximente de responsabilidad, pues es claro que el movimiento de amarre de la embarcación era imprevisible e irresistible pensar que el señor ZABDIEL RODRIGUEZ iba a sufrir atrapamiento de sus extremidades con el cabo de amarre para ese momento y que una vez presentada dicha situación la empresa TSA y Asociados, presto de manera inmediata todos los primeros auxilios y prosiguió con la puesta en funcionamiento de la activación de la ARL a la cual estaba afiliado en señor ZABDIEL RODRÍGUEZ.

En este punto es menester aclarar que dentro de las investigaciones por siniestros marítimos no se estudia las situaciones posteriores al siniestro, sino aquellas acciones u omisiones que dieron lugar al mismo.

Culpa exclusiva de la víctima.

La jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia ha sido muy acertada en conceptual y definir la figura jurídica de la Culpa exclusiva de la víctima en actividades peligrosas, consistente en:

Exoneración de responsabilidad de los demandados al determinarse que la víctima actuó de manera imprudente al transitar al interior de la zona del remolcador, erigiéndose su conducta en la causa exclusiva del accidente. (SC7534-2015; 16/06/2015)

Expresa la Corte “La culpa exclusiva de la víctima, como factor eximente de responsabilidad civil, ha sido entendida como la conducta imprudente o negligente del sujeto damnificado, que por sí sola resultó suficiente para causar el daño. Tal proceder u omisión exime de responsabilidad si se constituye en la única causa



Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

“Consolidemos nuestro país marítimo”

Dirección: Carrera 54 No. 26-50 CAN, Bogotá D.C.

Conmutador (+57) 601 220 0490.

Línea Anticorrupción y Antisoborno 01 8000 911 670

Línea de Atención al Ciudadano 01 8000 115 966

Bogotá (+57) 601 328 6800

dimar@dimar.mil.co - www.dimar.mil.co

generadora del perjuicio sufrido, pues de lo contrario solo autoriza una reducción de la indemnización, en la forma y términos previstos en el artículo 2357 del Código Civil.

La participación de la víctima en la realización del daño es condición adecuada y suficiente del mismo y, por tanto, excluyente de la responsabilidad del demandado, cuando en la consecuencia nociva no interviene para nada la acción u omisión de este último, o cuando a pesar de haber intervenido, su concurrencia fue completamente irrelevante, es decir que la conducta del lesionado bastó para que se produjera el efecto dañoso o, lo que es lo mismo, fue suficiente para generar su propia desgracia.”

La culpa exclusiva de la víctima, como factor eximente de responsabilidad civil, ha sido entendida como la conducta imprudente o negligente del sujeto damnificado, que por sí sola resultó suficiente para causar el daño. Tal proceder u omisión exime de responsabilidad si se constituye en la única causa generadora del perjuicio sufrido.

La participación de la víctima en la realización del daño es condición adecuada y suficiente del mismo y, por tanto, excluyente de la responsabilidad del demandado, cuando en la consecuencia nociva no interviene para nada la acción u omisión de este último, o cuando a pesar de haber intervenido, su concurrencia fue completamente irrelevante, **es decir que la conducta del lesionado bastó para que se produjera el efecto dañoso o, lo que es lo mismo, fue suficiente para generar su propia desgracia.**

Así lo ha aclarado la jurisprudencia de esta Sala en pronunciamientos el siguiente:

“(…) la doctrina es pacífica en señalar que para que el comportamiento del perjudicado tenga influencia en la determinación de la obligación reparatoria, es indispensable que tal conducta incida causalmente en la producción del daño y que dicho comportamiento no sea imputable al propio demandado en cuanto que él haya provocado esa reacción en la víctima”... (Sentencia civil de 16 de diciembre de 2010. Exp.: 1989-00042-01)

La víctima, en suma, es exclusivamente culpable de su propio infortunio cuando su conducta (activa u omisiva) es valorada como el factor jurídicamente relevante entre todas las demás condiciones que confluyeron en la realización del perjuicio; es decir que aunque pueda presentarse una concurrencia de causas en el plano natural – dentro de las cuales se encuentra la intervención del demandado, así sea de modo pasivo–, la actuación de aquélla es la única que posee trascendencia para el derecho, o sea que su culpa resta toda importancia a los demás hechos o actos que tuvieron injerencia en la producción de la consecuencia lesiva.



Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

“Consolidemos nuestro país marítimo”

Dirección: Carrera 54 No. 26-50 CAN, Bogotá D.C.

Conmutador (+57) 601 220 0490.

Línea Anticorrupción y Antisoborno 01 8000 911 670

Línea de Atención al Ciudadano 01 8000 115 966

Bogotá (+57) 601 328 6800

dimar@dimar.mil.co - www.dimar.mil.co

Para el caso que nos ocupa es claro que el “CONTRATO INDIVIDUAL DE TRABAJO A TÉRMINO INDEFINIDO TRIPULACIÓN”, celebrado el día 16 de abril de 2016, suscrito entre el **EMPLEADOR** TSA Y ASOCIADOS S.A., Identificado con el NIT 900.118.221-4 y el **TRABAJADOR** Señor ZABDIEL RODRÍGUEZ PIEDRAHITA, identificado con cédula de ciudadanía No. 3.671.565 establece de manera clara que el OFICIO A DESEMPEÑAR consistía en OFICIAL DE MAQUINA. Dentro de la cláusula Tercera y Quinta de dicho contrato señala expresamente:

“TERCERA- OBLIGACIONES DEL TRABAJADOR: *Literal o) Permanecer en la nave y en su puesto. Las ausencias requieren autorización de su superior jerárquico.*”

“QUINTA TRABAJADOR DE CONFIANZA Y MANEJO: *El cargo de Oficial de máquinas que desempeñará el trabajador se ajusta a los criterios establecidos en la jurisprudencia y la Ley laboral como de confianza y manejo*”. (Subrayado y negrilla fuera de texto).

Así mismo, en el expediente reposa documentación de “REGISTRO DE INDUCCIÓN Y/P REINDUCCIÓN”, donde se registra en todos y cada uno de los formatos que el cargo que desempeñaba el señor ZABDIEL RODRÍGUEZ PIEDRAHITA era el de Maquinista.

Por otra parte, en el formato PROCESO: SISTEMA DE GESTIÓN – PERFIL DEL CARGO – VERSIÓN 01 DE ENERO DEL 2015, señala lo siguiente:

| | |
|----------------------|--|
| CARGO: | OFICIAL DE MAQUINAS |
| JEFE INMEDIATO: | CAPITÁN |
| OBJETO DEL CARGO: | MANTENER OPERATIVO EL SISTEMA DE MAQUINAS DE LA EMBARCACIÓN |
| PERSONAS A CARGO: | No aplica |
| CARGO A SUPERVISAR: | MARINERO DE MAQUINAS. |
| FUNCIONES DEL CARGO: | |

- Mantener operativo el sistema de máquinas del remolcador asignado.
- Velar por la puesta en funcionamiento de todos los equipos de la embarcación.
- Mantener operativo los motores, propulsores, generadores y maquinaria auxiliar.
- En caso de presentarse avería en los equipos, es responsable de realizar las reparaciones a que diere lugar.
- (...)

Por otra parte resalta este despacho las diferentes declaraciones recibidas por parte del fallador de primera instancia a los sujetos procesales que hacen parte del presente objeto de investigación jurisdiccional, logrando vislumbrar que:



Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

“Consolidemos nuestro país marítimo”

Dirección: Carrera 54 No. 26-50 CAN, Bogotá D.C.

Conmutador (+57) 601 220 0490.

Línea Anticorrupción y Antisoborno 01 8000 911 670

Línea de Atención al Ciudadano 01 8000 115 966

Bogotá (+57) 601 328 6800

dimar@dimar.mil.co - www.dimar.mil.co

Representante legal de UNIBAN señor RAMIRO AURELIO TOBON.

Pregunta **EL ABOGADO EMERSON MERCADO (APODERADO DE ZABDIEL)**

PREGUNTA: La empresa UNIBAN mantiene o sostuvo contrato comercial con la empresa TSA Y ASOCIADOS S.A.S.?

RESPONDE: Si, tuvo un contrato de servicios de remolque de barcasas con la empresa TSA.

PREGUNTA: Recuerda la fecha de inicio y la fecha final de se acuerdo comercial?

RESPONDE: Inicio en el año 2020 pero para el evento que se está analizando estaba hasta el año 2022.

PREGUNTA: con relación a ese contrato usted precisa si otorgaron unas pólizas o contratos de seguros para garantizar el objeto de cumplimiento o indemnizaciones?

RESPONDE: si, por norma en la compañía todo contrato de servicios tiene un cubrimiento en pólizas que asegura la prestación de servicios con toda la seguridad.

Sr. LEONAR MORENO (MARINERO)

Le pregunta **EL ABOGADO EMERSON MERCADO (APODERADO DE ZABDIEL)**

PREGUNTA: Como los marinos están en las barcasas en las actividades de amarre y desamarre quien los apoya a ustedes en el remolcador para esa clase de maniobras? Por ejemplo os maquinistas apoyan en esa clase de amarre y desamarre en el remolcador?

RESPONDE: Si, cuando los dos marinos están en los remolcadores, el maquinista si quiere va y recoge el cabo. Pregunta: y el maquinista generalmente que ejecuta para apoyar a los marinos en esas actividades de amarre y desamarre?

RESPONDE: únicamente se encarga del cabo desde el remolcador.

DIEGO PALOMEQUE (MARINERO)

Le pregunta **MARÍA FERNANDA ABOGADA SUSTITUTA DE TSA PREGUNTA:** en algún momento hubo alguien que no estuviera en la posición en la que no tenía que estar?

RESPUESTA: no voy a culpar al señor zabdiel por que tiene más recorrido en el ámbito marino más que nosotros pero el señor zabdiel para mi salió en la forma más errada porque salió entre el cabo y el mamparo del remolcador, si sale del lado de afuera del cabo el cabo no lo presiona.



Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

“Consolidemos nuestro país marítimo”

Dirección: Carrera 54 No. 26-50 CAN, Bogotá D.C.
Conmutador (+57) 601 220 0490.
Línea Anticorrupción y Antisoborno 01 8000 911 670
Línea de Atención al Ciudadano 01 8000 115 966
Bogotá (+57) 601 328 6800
dimar@dimar.mil.co - www.dimar.mil.co

EL ABOGADO EMERSON MERCADO (APODERADO DE ZABDIEL)

PREGUNTA: en las actividades de amarre y desamarre quienes intervienen en la maniobra?

RESPONDE: en la maniobra por lo regular interviene Marinos y el señor maquinista por lo regular va para recoger el cabo del remolque es decir se ocupaba siempre y cuando no hubiera un marino. Pero solo para coger el cabo del remolque no para el cabo de hacer pega porque eso lo hacen los dos marinos.

En consecuencia, y acuerdo al estudio anteriormente planteado es claro para este despacho que el afectado el señor ZABDIEL RODRÍGUEZ, al momento de la ocurrencia del accidente laboral se encontraba en un lugar donde no correspondía al giro ordinario de su trabajo.

DE LA RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA POR VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE MARINA MERCANTE.

Conforme lo obrante en el expediente no se evidenció que el capitán, la tripulación y la empresa matriz del remolcador “SAMUEL”, hayan incurrido en violaciones a las normas o reglamentos que regulan la actividad marítima; En virtud de ello, en este caso de estudio que nos ocupa no se impondrán sanciones administrativas.

DAÑOS Y AVALUOS.

Un vez, verificado el expediente encuentra el despacho que la parte accionante no presentó escrito señalando el monto y/o el tipo de daños que se ocasionaron como consecuencia del accidente presentado con el señor ZABDIEL RODRIGUEZ. Tampoco el accionante estimó un avalúo de la cuantificación de los daños que se pudieron presentar con ocasión de los daños sufrido el día 10 de abril del 2021.

Es claro para el despacho que era absolutamente indispensable y necesario que en el desarrollo del presente proceso investigativo el afectado o al menos su apoderado demostrara y/o probara el daño generado y/o ocasionado; el hecho generador del mismo y el respectivo nexo causal que permita determinar posibles acciones u omisiones por parte del demandado para poder determinar la cuantificación y el tipo de responsabilidad, situación que no se alegó.

Por ende, es claro que el despacho del señor Capitán de Puerto de Urabá y del Darién ante la ausencia del estimado de los daños, perjuicios y avalúos de los mismos, le es imposible cuantificar dichos daños y perjuicios.



Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

“Consolidemos nuestro país marítimo”

Dirección: Carrera 54 No. 26-50 CAN, Bogotá D.C.
Conmutador (+57) 601 220 0490.
Línea Anticorrupción y Antisoborno 01 8000 911 670
Línea de Atención al Ciudadano 01 8000 115 966
Bogotá (+57) 601 328 6800
dimar@dimar.mil.co - www.dimar.mil.co

DAÑOS MORALES.

Nuestro ordenamiento jurídico señala que los daños morales son definidos como el dolor, la angustia, la tristeza o la congoja que siente una persona, en consecuencia, la Corte Suprema de Justicia como máximo órgano de la jurisdicción ordinaria acude al denominado <Arbitrio Judicial> y ha sostenido que la valoración de este detrimento debe hacerse conforme a {criterios de racionalidad y equidad}.

En Colombia, la ley no define una prueba exclusiva para acreditar estos perjuicios, pues al pertenecer a la Siquis de cada persona se considera inviable la valoración pecuniaria, justamente porque los sentimientos carecen de apreciación monetaria. Sin embargo, también es cierto en la práctica, que las pruebas para la valoración y apreciación de dichos daños morales deben ser aportados y acreditados por la parte interesada de manera oportuna, para que le permitan al fallador de instancia una valoración ponderada, razonada y coherente.

En consecuencia, y para el proceso jurisdiccional que nos ocupa es claro que dentro del expediente el señor ZABDIEL RODRÍGUEZ ni su apoderado presentaron quantum de reconocimiento para el pago de perjuicios morales ocasionados como consecuencia de los hechos acaecidos el día 10 de abril del 2021, por ende, este fallador de instancia no los declaró.

Con fundamento en lo anterior, el Capitán de Puerto de Urabá y del Darién en uso de sus facultades legales y reglamentarias conferidas en el Decreto Ley 2324 de 1984,

VI. RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO: NO DECLARAR CIVILMENTE RESPONSABLE del siniestro marítimo de lesiones graves a una persona en hechos ocurridos el día 10 de abril del 2021 a la empresa TSA & ASOCIADOS S.A.S Identificada con NIT 900.118.221-4, quien para el día de los hechos era el propietario del remolcador llamado "SAMUEL", acuerdo con lo expuesto en los considerandos de esta decisión.

ARTÍCULO SEGUNDO: NEGAR el reconocimiento de indemnización por perjuicios morales a favor del lesionado.

ARTÍCULO TERCERO: NOTIFICAR de la presente decisión al señor **LUIS MARTINEZ PORTO** identificado con cedula de ciudadanía No. 73580437 en calidad de Jefe de operaciones DPA TSA & ASOCIADOS S.A.S, al señor **ZABDIEL RODRIGUEZ PIEDRAHITA** identificado con cédula de ciudadanía No. 3.671.565 en calidad de Oficial de Maquinas (afectado), al representante legal de la **SOCIEDAD TSA & ASOCIADOS S.A.S.** identificada con número de NIT 900.118.221-4 y al señor **JESUS DAVID URINA SANCHEZ** identificado con cedula de ciudadanía No. 72.291.690 en calidad de Capitán del remolcado SAMUEL.



Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

"Consolidemos nuestro país marítimo"

Dirección: Carrera 54 No. 26-50 CAN, Bogotá D.C.

Conmutador (+57) 601 220 0490.

Línea Anticorrupción y Antisoborno 01 8000 911 670

Línea de Atención al Ciudadano 01 8000 115 966

Bogotá (+57) 601 328 6800

dimar@dimar.mil.co - www.dimar.mil.co

ARTÍCULO CUARTO: Contra la presente decisión proceden los recursos de que trata el artículo 52 del Decreto Ley 2324 de 1984, acuerdo a las formalidades contempladas en el artículo 54 ibídem.

NOTIFIQUESE Y CUMPLASE,

Capitán de Corbeta **ENRIQUE MANUEL HERRERA MARTÍNEZ**
Capitán de Puerto de Urabá y del Darién.

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento puede verificarse en el sitio <https://www.dimar.gov.co>

Identificador: NVME bySh IQXV GpSt MEFJ ozym Fds=



Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

“Consolidemos nuestro país marítimo”

Dirección: Carrera 54 No. 26-50 CAN, Bogotá D.C.

Conmutador (+57) 601 220 0490.

Línea Anticorrupción y Antisoborno 01 8000 911 670

Línea de Atención al Ciudadano 01 8000 115 966

Bogotá (+57) 601 328 6800

dimar@dimar.mil.co - www.dimar.mil.co