

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 26 de enero de 2021

Referencia: 14012012013
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver los recursos de apelación presentados en contra del fallo de primera instancia de fecha 30 de agosto de 2016, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta dentro de la investigación jurisdiccional adelantada por siniestro marítimo de lesiones y muerte de una persona causadas por las operaciones de la nave "CHARLES DARWIN" de bandera de Luxemburgo, ocurrido el 23 de agosto de 2012, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El día 23 de agosto de 2012, el señor MAEREVOET RUDOLF, en calidad de Capitán de la nave "CHARLES DARWIN" de bandera de Luxemburgo, informó la ocurrencia del siniestro marítimo de lesiones y muerte de una persona causada por las operaciones de la citada nave, razón por la que el mismo día el Capitán de Puerto de Santa Marta decretó la apertura de la investigación, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos, y fijó fecha para la realización de la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
2. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia el 30 de agosto de 2016, mediante el cual declaró responsable al señor RUDOLF JAN ELVIRA MAEREVOET, en calidad de Capitán de la motonave tipo draga "CHARLES DARWIN" de bandera de Luxemburgo, así como a la tripulación, por la ocurrencia del siniestro marítimo de muerte del señor GUSTAVO ALBEIRO ECHAVARRÍA PARDO, mientras realizaba la inspección subacuática del día 23 de agosto de 2012.

Así mismo, condenó a los responsables y a la Agencia Marítima ROLDAN Y COMPAÑÍA LTDA., a pagar a los familiares del señor GUSTAVO ALBEIRO ECHAVARRÍA PARDO, las siguientes sumas de dinero por los conceptos a continuación relacionados:

- MARÍA INMACULADA PEÑARANDA VÁSQUEZ, en calidad de cónyuge sobreviviente por lucro cesante pasado: diecinueve millones ciento dos mil ochocientos veinticinco pesos con noventa y siete centavos (\$19.102.825.97); por lucro cesante futuro: trescientos sesenta y cuatro millones novecientos ochenta y un mil doscientos setenta y seis pesos con cincuenta y dos centavos (\$364.981.276.52); por daños morales: cincuenta cinco millones seiscientos setenta mil pesos m/cte. (\$55.670.000).



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento es la misma que la del original. Identificador: 6m0K 06gy N6RU T9K9 ozHFR gUw is4=

- DANIELA MARÍA ECHAVARRÍA PEÑARANDA, en su condición de hija, por lucro cesante pasado: nueve millones quinientos cincuenta y un mil cuatrocientos doce pesos con noventa y nueve centavos (\$9.551.412.99); por lucro cesante futuro: diecinueve millones ciento veinte mil seiscientos setenta pesos con noventa y un centavos (\$19.120.670.91); por daños morales: cincuenta y cinco millones seiscientos setenta mil pesos (\$55.670.000).
- ANDRÉS GUSTAVO ECHAVARRÍA PEÑARANDA en su calidad de hijo, por lucro cesante pasado: nueve millones quinientos cincuenta y un mil cuatrocientos doce pesos con noventa y nueve centavos (\$9.551.412.99); por lucro cesante futuro: doce millones novecientos nueve mil novecientos cincuenta y seis pesos con treinta centavos (\$12.909.956.30), por daños morales: cincuenta y cinco millones seiscientos setenta mil pesos (\$55.670.000).
- MARÍA AUXILIADORA PARDO, en su condición de madre, por daños morales: cincuenta y cinco millones seiscientos setenta mil pesos (\$55.670.000).
- WILMER ARIEL ECHAVARRÍA PARDO, en calidad de hermano, por daños morales: veintisiete millones ochocientos treinta y cinco mil pesos (\$27.835.000).
- WALTER ALIRIO ECHAVARRÍA PARDO, en calidad de hermano, por daños morales: veintisiete millones ochocientos treinta y cinco mil pesos (\$27.835.000).
- SIRLIS ELENA ECHAVARRÍA PARDO, en calidad de hermana, por daños morales: veintisiete millones ochocientos treinta y cinco mil pesos (\$27.835.000)
- ISIS KARIMA ECHAVARRÍA PARDO, en calidad de hermana, por daños morales: veintisiete millones ochocientos treinta y cinco mil pesos (\$27.835.000)
- LADY ESNEDA ECHAVARRÍA PARDO, en calidad de hermana, por daños morales: veintisiete millones ochocientos treinta y cinco mil pesos (\$27.835.000).

En igual sentido, declaró no probadas las objeciones por error grave alegadas por los apoderados del Armador, Capitán, tripulación y Agente Marítimo de la motonave "CHARLES DARWIN", contra el dictamen pericial rendido por los señores ORLANDO HERRERA BERMÚDEZ, Perito Marítimo en Buceo Categoría B y CARLOS ALBERTO ANZOLA MARTÍNEZ, Perito Marítimo en Navegación y Cubierta Categoría A.

También, declaró probadas las objeciones por error grave presentadas por los apoderados del Armador, Capitán, tripulación y Agente Marítimo de la citada motonave, contra los dictámenes periciales del señor DANILO LÓPEZ COGOLLO, en condición de Perito Avaluador de Daños y Perjuicios.

3. El día 21 de septiembre de 2016, el Abogado JOSÉ FRANCISCO ARISMENDI, en condición de apoderado de la cónyuge, hijos, padre, madre y hermanos del señor GUSTAVO ALBEIRO ECHAVARRÍA PARDO (Q.E.P.D), interpuso recurso de reposición y en subsidio apelación en contra del fallo proferido en primera instancia.
4. El día 27 de septiembre de 2016, el Abogado CARLOS ALBERTO ARIZA OYUELA, en calidad de apoderado del Capitán, Armador y la tripulación de la motonave

“CHARLES DARWIN” presentó recurso de reposición y en subsidio apelación en contra del fallo proferido en primera instancia.

5. El día 4 de octubre de 2016, el Abogado HERNÁN ROJAS PEÑA, en condición de apoderado de la Agencia marítima ROLDAN & CIA, Agente Marítimo de la motonave “CHARLES DARWIN” interpuso recurso de reposición y en subsidio apelación en contra del fallo proferido en primera instancia.
6. En consecuencia de todo lo anterior, el Capitán de Puerto de Santa Marta mediante providencia de fecha 7 febrero de 2018, resolvió los recursos de reposición interpuestos, ordenando corregir y adicionar el artículo 2 de la parte resolutive de la decisión de primera instancia y en su lugar se dispone condenar al señor RUDOLF JAN ELVIRA MAEREVOET, en calidad de Capitán de la motonave “CHARLES DARWIN” y a la tripulación, solidariamente con la empresa JAN DE NUL LUXEMBOURG S.A, Armadora de la nave y a la Agencia Marítima ROLDAN & CIA LTDA, a pagar a los familiares del señor GUSTAVO ALBEIRO ECHAVARRÍA PARDO, e indicó que se adicionaría el artículo segundo de la sentencia, sin embargo, tal adición no se contempló en la parte resolutive.

Así mismo, dispuso que las condenas mencionadas obtengan un interés legal civil del 6% anual, a partir de la ejecutoria de la providencia y hasta cuando se realice el pago. En igual sentido, fijó los porcentajes de costas del proceso y agencias en derecho, confirmó los artículos restantes de la decisión recurrida y concedió en el efecto suspensivo los recursos de apelación.

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 52 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2º, artículo 2º, del Decreto 5057 de 2009, esta Dirección General es competente para resolver los recursos de apelación por siniestros marítimos ocurridos dentro de la jurisdicción establecida en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

Dicha competencia tiene el carácter de jurisdiccional, en aplicación del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116º de la Constitución Política, lo cual fue ratificado por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994, y mediante Concepto de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, con Radicado No. 1605, el día 4 de noviembre de 2004.

ARGUMENTOS DE LOS APELANTES

Se evidencian dentro del expediente tres (3) recursos de reposición y en subsidio apelación contra la decisión emitida en primera instancia, presentados por los siguientes Abogados:

- JOSÉ FRANCISCO ARISMENDI, en calidad de apoderado de los familiares del señor GUSTAVO ALBEIRO ECHAVARRÍA PARDO (Q.E.P.D).
- CARLOS ALBERTO ARIZA OYUELA, en condición de apoderado del Capitán, Armador y la tripulación de la motonave “CHARLES DARWIN”.



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se puede verificar en: https://verificador.docucenter.mil/verificador.faces?_af=6moK 06gy N6RU T9IK9 ozHR gLUJ lsk#

- HERNÁN ROJAS PEÑA, en calidad de apoderado de la agencia marítima ROLDAN & CIA, Agente Marítimo de la motonave "CHARLES DARWIN".

Quienes sustentan sus recursos de la siguiente manera.

1. Del escrito de apelación presentado por Abogado JOSÉ FRANCISCO ARISMENDI, en calidad de apoderado de los señores: MARÍA INMACULADA PEÑARANDA VÁSQUEZ, en calidad de cónyuge sobreviviente, DANIELA MARÍA ECHAVARRÍA PEÑARANDA, en su condición de hija, ANDRÉS GUSTAVO ECHAVARRÍA PEÑARANDA en su calidad de hijo, MARÍA AUXILIADORA PARDO, en su condición de madre, WILMER ARIEL ECHAVARRÍA PARDO, en calidad de hermano, WALTER ALIRIO ECHAVARRÍA PARDO, en calidad de hermano, SIRLIS ELENA ECHAVARRÍA PARDO, en calidad de hermana, ISIS KARIMA ECHAVARRÍA PARDO, en calidad de hermana, LADY ESNEDA ECHAVARRÍA PARDO, en calidad de hermana del señor GUSTAVO ALBEIRO ECHAVARRÍA PARDO (Q.E.P.D), obrante de folios 2.589 y 2.590, se extraen los siguientes requerimientos:

- Solicita se adicione la parte resolutive de la sentencia como beneficiario de la indemnización tazada por el perito en 100 S.M.L.M.V al señor GUSTAVO ALIRIO ECHAVARRÍA MUÑOZ, padre del señor GUSTAVO ALBEIRO ECHAVARRÍA PARDO.
- Así mismo, pide la corrección de los nombres GUSTAVO ANDRÉS ECHAVARRÍA PEÑARANDA y MARÍA AUXILIADORA VÁSQUEZ DE ECHAVARRÍA.
- Adicionalmente, requiere se adicione la parte resolutive de la sentencia los valores a pagar a los familiares del señor GUSTAVO ALBEIRO ECHAVARRÍA PARDO (Q.E.P.D), los responsables del siniestro deben indexar los valores a pagar al momento de su cancelación.
- Finalmente, solicita se pronuncie respecto de las costas, consistentes en gastos del proceso y agencias en derecho.

2. Del escrito presentado por el Abogado CARLOS ALBERTO ARIZA OYUELA, en condición de apoderado del Capitán, Armador y la tripulación de la motonave "CHARLES DARWIN", obrante de folio 2.636 al 2.652, se identifican los siguientes planteamientos:

- Considera que la sentencia emitida en primera instancia es confusa, pues en algunos casos da a entender que las bombas de la draga "CHARLES DARWIN" no se iniciaron cuando los Buzos entraron en el agua, sin que por el contrario permite pensar los Buzos entraron al agua cuando y a pesar de que las bombas estaban activadas.

Afirma, que no se analizaron de fondo las pruebas obrantes en el expediente, en especial particular con las documentales enunciadas, enumeradas y, en especial sobre los numerales 46, 47, 48, 52, 53, 55, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 80, 81 y 85, donde de entrada se aprecia que, por ejemplo los manuales aportados – y ello es verificable con el simple examen de los mismos – son de propiedad de otras empresas y simplemente fueron copiados para presentarlos como propios.



Identificador: 6m0K 06gy N6RU T9K9 ozHR glUJ is4=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se verifica en el sitio web de la Oficina de Registro de Comercio Exterior de la Autoridad Portuaria de Santa Marta.

Indica que existen pruebas en el expediente que exoneran de responsabilidad al Capitán y a la tripulación y por ende la responsabilidad solidaria del Armador, que no fueron analizadas a saber, y a modo de ejemplo, los videos y audios que obran en el expediente, y que decir de las declaraciones como la del señor DAVID HENAO, así mismo, que no se calificó la actuación de los Buzos o por lo menos del señor ORLANDO DUVA HERNÁNDEZ, y en igual sentido, comenta que no se realizó un examen de las falencias de la empresa de buceo contratada, tales como permisos, aprobación de manuales etc.

En igual sentido, expone que no se analizó la cadena de comunicaciones, donde a ciencia cierta se demuestra que el que rompió las comunicaciones fue el señor ORLANDO DUVA en su condición de supervisor, además que suplantó la coordinación en comunicaciones inicialmente pactadas.

- Así mismo aduce, que, si bien cierto la caducidad de la facultad sancionatoria caducó, no impide el análisis de la conducta de los implicados en el siniestro, lo cual no fue realizado por el Despacho en primera instancia.
- Sostiene, que el Capitán de Puerto de Santa Marta invoca como fuente considerativa la Resolución MSC. 255 (84), como fuente de consideración del "siniestro marítimo de muerte" sin tener en cuenta que dicha norma se aplica a investigaciones técnicas sobre seguridad marítima, persiguiendo así un objeto diferente a la investigación que se conoció por parte del Capitán de Puerto, sin embargo, aduce que no se aplicó la totalidad del contenido de la citada norma internacional.
- Considera, que se realiza una interpretación indebida respecto a la solidaridad que recae sobre el Agente Marítimo sociedad, ROLDAN Y COMPAÑÍA LTDA., las responsabilidades que se le atribuyen al Capitán de la draga "CHARLES DARWIN", para ello, realiza un análisis detallado del contenido de los numerales 5 y 8 del artículo 1492 del Código de Comercio para con ello indicar que la responsabilidad de que trata esta norma es la referente a las obligaciones que contraiga la nave agenciada en el país, y por ello recae en otro tipo de obligaciones, así mismo, las obligaciones del Armador contenidas en los numerales 2 y 3 del artículo 1478 de la norma ibídem para determinar que las obligaciones a las que hace relación la norma en comento es relativa a las culpas "civiles" del Capitán, Práctico y tripulación.

Explica también, el alcance de la solidaridad entre Armador, Capitán, tripulación y Práctico, aclarando que se trata de una solidaridad que es de ley referida en el artículo 2344 del Código Civil, pero que ella no es extensiva al Agente Marítimo.

Aclara que, la responsabilidad que recae en el Agente Marítimo determinada en el artículo 1492 del Código de Comercio, es en relación con el recibo y entrega de la mercancía, así mismo, que la solidaridad no se presume por ser un régimen excepcional determinado en el artículo 1568 del Código Civil.

Finalmente y con fundamento en los argumentos descritos, el Abogado ARIZA OYUELA solicita reponer para modificar la sentencia emitida el 30 de agosto de 2016, emitida por el Capitán de Puerto de Santa Marta.

3. Del escrito presentado por el Abogado HERNÁN ROJAS PEÑA, en calidad de apoderado de la Agencia Marítima ROLDAN & CIA, agente marítimo de la motonave "CHARLES DARWIN", obrante de folio 2.722 al 2.740 y su anexo que va desde el folio 2.741 al 2.775, se extraen los siguientes argumentos:

- Defecto sustantivo en la actuación del Capitán de Puerto de Santa Marta.

Afirma el Abogado apelante, una falta de valoración de las pruebas aportadas al proceso, citando para ello el contenido del artículo 164 del Código General del Proceso, en concordancia con el artículo 42 del Decreto Ley 2324 de 1984, así como el desarrollo jurisprudencial del principio de la sana crítica para la interpretación de las normas jurídicas, además que no se tuvo en cuenta en la decisión de primera instancia lo indicado en los alegatos de conclusión y que en ellos se hizo alusión al error grave planteado en el dictamen pericial de los señores HERRERA Y ANZOLA, pues no tuvieron en cuenta el testimonio del señor DAVID HENAO en su dictamen, por lo que afirma que los auxiliares de la justicia no cumplieron a cabalidad con las labores encomendadas.

Sostiene que la declaración del testigo DAVID HENAO puso en evidencia que durante la operación de buceo el señor ORLANDO DUVA no adoptó las medidas necesarias para reaccionar de una manera eficiente y rápida ante cualquier eventualidad y que los dictámenes rendidos por los peritos HERRERA BERMÚDEZ y ANZOLA MARTÍNEZ, omitieron incluir pruebas obrantes en el expediente como el testimonio del señor DAVID HENAO.

Conforme lo expuesto transcribe apartes que considera importantes de la declaración rendida por el señor DAVID HENAO para concluir una responsabilidad en la ocurrencia del siniestro de los líderes del equipo de buceo.

Finalmente afirma: *"Teniendo en cuenta que no se hizo un análisis integral del acervo probatorio, no advierte el Despacho que existe suficiente material probatorio que evidencia la culpa exclusiva de la víctima y el hecho de un tercero como eximente de responsabilidad sub examine. Siendo esto así, es claro que la declaratoria de responsabilidad en cabeza del capitán de la draga y de su armador se rige en una vía de hecho por defecto sustantivo por fundamentarse en una realidad probatoria incompleta que rompe el principio del debido proceso constitucional. En consecuencia se debe proceder a revocar la sentencia y en su lugar declarar la exoneración de responsabilidad del capitán, armador y de la agencia marítima."* (Cursiva fuera de texto)

- Defecto por error inducido en el que incurrió el señor Capitán de Puerto de Santa Marta.

Afirma, que la sentencia apelada se encuentra permeada por un error inducido por el perito LUIS AARON en la tasación de perjuicios, y que el juez del Despacho acoge completamente el dictamen pericial elaborado sin que se analice el mismo.

Lo que indica en los siguientes términos: *"Es decir que le corresponde al fallador realizar un examen detallado sobre el alcance que revisten las fórmulas a las que acudió el auxiliar de la justicia para llegar a determinados guarismos y no simplemente transcribir los guarismos sin realizar una comprobación de que los mismos están en lo cierto y son correctos. Prueba de esta falencia en la sentencia*

es que el Despacho se confió en el ejercicio realizado por el perito Aarón, sin percatarse que los mismos contaban con un gran error al confundir un (-) con un (+) en la fórmula de liquidación del lucro cesante futuro. Este gravísimo error generó una tremenda distorsión en la cuantificación de la exorbitante condena impuesta.” (Cursiva fuera de texto)

Con fundamento en lo anterior, determina lo que considera la correcta liquidación del lucro cesante futuro o indemnización (fallecimiento GUSTAVO ECHAVARRÍA (q.e.p.d), aplicando la fórmula para la cónyuge comparando los valores liquidados en la aclaración, considera que se genera un sobredimensionamiento de lucro cesante futuro o indemnización futura de \$236.358.222,80.

En el caso de la hija, una vez realiza el ejercicio aplicando la fórmula considera que se genera un sobredimensionamiento del lucro cesante futuro de \$2.748.856,45.

En lo relativo al hijo, realiza el mismo ejercicio y concluye que el sobredimensionamiento en el lucro cesante futuro es de \$1.312.330,98.

- Indebida aplicación de la norma de solidaridad en contra de la Agencia Marítima.

Afirma que “Con la decisión emanada el Despacho se está patrocinando una peligrosa tesis sobre el grado limitado de la solidaridad de las agencias marítimas.” (Cursiva fuera de texto)

A lo anterior adiciona que su representado no podría ser condenado bajo la figura de la solidaridad, por cuanto no se demostró una de las causales establecidas en el artículo 1492 del Código de Comercio.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Una vez citados los principales argumentos expuestos en los recursos de apelación interpuestos por los apoderados del Capitán, la tripulación y la Agencia Marítima de la motonave “CHARLES DARWIN”, así como lo expuesto por el apoderado de los familiares del señor GUSTAVO ALBEIRO ECHAVARRÍA PARDO, se observa que los mismos fueron presentados dentro del término legal establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984.

Así las cosas, procede el Despacho a resolver los referidos recursos de la siguiente manera:

En relación con los escritos presentados por los Abogados CARLOS ALBERTO ARIZA OYUELA, en condición de apoderado del Capitán, Armador y la tripulación de la motonave “CHARLES DARWIN” y el Abogado HERNÁN ROJAS PEÑA, en calidad de apoderado de la Agencia Marítima ROLDAN & CIA, Agente Marítimo de la citada nave, teniendo en cuenta que algunos guardan similitud, serán agrupados los planteamientos para abordarse de la siguiente manera: **1) Siniestro marítimo de lesiones y muerte desde las Resoluciones OMI MSC. 2) Análisis probatorio. 3) Solidaridad del Agente Marítimo. 4) Violación a las normas de Marina Mercante y 5) Defecto por error inducido en el que incurrió el señor Capitán de Puerto de Santa Marta.**

Finalmente, y teniendo en cuenta que el escrito de apelación presentado por Abogado JOSÉ FRANCISCO ARISMENDY, en calidad de apoderado de los familiares del fallecido

señor GUSTAVO ALBEIRO ECHAVARRÍA PARDO, se trata de solicitudes que fueron atendidas al resolver el recurso de reposición por parte del Capitán de Puerto de Santa Marta, serán resueltas al finalizar el análisis antes indicado en el siguiente orden: **1). Adición de la sentencia, en favor del padre del fallecido y de la indexación de los valores reconocidos. 2). Corrección de los nombres. 3). Costas del proceso (gastos del proceso y agencias en derecho).**

1) Siniestro marítimo de lesiones y muerte desde las Resoluciones OMI MSC.

Refiere el primer argumento, que los fines de las Resoluciones de la OMI 255 (84) Código de Investigación por Siniestros, Resolución 1075 (28) Directrices Para Ayudar a los Investigadores en la Implantación del Código de Investigación por Siniestros, las Resoluciones A. 849 (20) y A. 884 (21), no es imputar culpabilidad o determinar la responsabilidad, empero dicha Resolución tiene como finalidad y objeto establecer un enfoque común para los Estados que debe observarse al realizar investigaciones sobre seguridad marítima de siniestros y sucesos marítimos.

Sea lo primero en indicar, que parte de este planteamiento fue resuelto en similar forma en Sentencia emitida por esta Dirección General el 21 de diciembre de 2017, al conocer el grado jurisdiccional de consulta dentro de la investigación No. 17012012010, adelantada por el siniestro marítimo de muerte de una persona causada por las operaciones de la motonave "BIG TWISTER" de bandera colombiana.

En virtud de lo anterior se destaca, que como es de conocimiento el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, determina lo que se consideran como siniestros marítimos, a saber:

"Artículo 26. Accidentes o siniestros marítimos. Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios 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 o artefactos navales a instalaciones portuarias." (Cursiva y negrilla fuera de texto)

A su vez, la norma en comento dispone en su artículo 75 lo referente a la aplicación de instrumentos internacionales, en los siguientes términos:

"Artículo 75. Aplicación de tratados y convenios. Las disposiciones del presente Título se aplicarán sin perjuicio de lo dispuesto en los tratados y los convenios internacionales ratificados por Colombia." (Cursiva fuera de texto).

Conforme los artículos citados y correspondientes al Decreto Ley 2324 de 1984, la Autoridad Marítima en virtud de la adopción de instrumentos internacionales acogió algunas definiciones contenidas en estos, tal es el caso del concepto de siniestro marítimo, pues el listado contenido en el artículo 26 no es taxativo, es decir que no se limita al listado contenido en la norma en comento, *máxime* que de su lectura se desprende que se entenderán por tales los definidos por la ley, tratados, convenios

internacionales estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional.

Ahora bien, en el plano internacional la Organización Marítima Internacional, haciendo referencia a los antecedentes normativos de carácter internacional concernientes a siniestros marítimos, expuso lo siguiente:

“La organización ha fomentado la cooperación y el reconocimiento de un interés común mediante diversas resoluciones. La primera de ellas fue la resolución A.173 (ES.IV) (Participación en investigaciones oficiales de siniestros marítimos), adoptada en noviembre de 1968. Otras resoluciones posteriores son las siguientes: Resolución A.322(IX) (Investigación de siniestros marítimos), adoptada en noviembre de 1975, Resoluciones A.440(XI) (Intercambio de información para las investigaciones relativas a siniestros marítimos) y A.442(XI) (Personal y medios materiales que necesitan las Administraciones para la investigación de siniestros y de infracciones de los convenios), ambas adoptadas en noviembre de 1979, y Resolución A.637(16) (Cooperación en las investigaciones de siniestros marítimos), adoptada en 1989”. (Código Internacional de Investigación de Siniestros¹, 2008, p. 2). (Cursiva fuera de texto)

A su vez, el concepto de siniestro marítimo establecido en el Código de Investigación de Siniestros, se define como:

“El 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 a una persona; (...)***. (Código de Investigación de Siniestros, 2008, p. 5). (Cursiva y negrilla fuera de texto)

Por su parte, las Resoluciones A.847 de 1997 y MSC.255 de 2008, emitidas por la Organización Marítima Internacional, definen el concepto precitado, como:

“Todo evento o serie de eventos ocurridos directamente en conexión con las operaciones del buque, y que genere daños”. (Cursiva fuera de texto)

Aunado a lo anterior, se debe tener en cuenta que Colombia a través de la Ley 8 de 1980, aprobó el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar – SOLAS, adoptada el 1 de noviembre de 1974 por la Organización Marítima Internacional, así como su protocolo de 1978 y la autorización expresa de su adhesión, instrumento internacional con el que se comprometió a cumplir las disposiciones en él prescritas.

En el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar – SOLAS, se incluyó una disposición mediante la cual se exigía a las administraciones de los estados de abanderamiento investigar todo siniestro de un buque de su pabellón si esto podría ayudar a determinar cuestiones de índole reglamentario; estableciéndose en dicho Código como siniestro marítimo “la muerte o las lesiones graves de una persona” causada directamente con la explotación de un buque; si bien en el presente caso no se adelanta el procedimiento establecido en el Código en mención; es claro que el Decreto Ley 2324 de 1984, faculta a la Autoridad Marítima para adoptar conceptos o definiciones en materia

¹ La denominación integral del Código Internacional de Investigación de Siniestros, es “Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de los siniestros y sucesos marítimos”, expedido el día 13 de junio de 2008, por la Organización Marítima Internacional.



de siniestros; precisando que en el asunto objeto de revisión se aplicó el procedimiento establecido en la norma ibídem, para determinar la responsabilidad derivada de la ocurrencia de los hechos investigados, tal como se indicó desde la apertura de la investigación y conforme las declaraciones y condenas realizadas en Sentencia del 30 de agosto de 2016 por el Capitán de Puerto de Santa Marta, siendo claro que no se trata de una investigación con el objetivo de prevenir en el futuro siniestros y sucesos marítimos, como lo prevé el Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros marítimos y sucesos marítimos; ni mucho menos buscar determinar las causas técnicas por las que ocurrió el siniestro como lo afirman los apelantes.

2) Análisis probatorio.

De la revisión de la Sentencia de primera instancia proferida el 30 de agosto de 2016 por el Capitán de Puerto de Santa Marta, se evidencia que se realizó el análisis de todas las declaraciones recaudadas a lo largo del proceso, tal como se constata del folio 2.548 al 2.568, y en esta decisión es claro el análisis de las declaraciones de los señores RUDOLF JAN ELVIRA MAEREVOET, Capitán de la nave "CHARLES DARWIN", PETRUS FLORUS VAN KANINGSVRUGGEN, Primer Oficial en el turno de 07:00 a 19:00 del 23 de agosto de 2012, DARIO ZECIC, Jefe de ingenieros, JAN RENATUS JOSEPH JULIA C. TRIMPE, Primer Oficial en turno desde las 19:00 del 22 de agosto de 2012 a las 07:00 del 23 de agosto de 2012, KURT GERARD ADOLF DANGREAU, operador de la línea, FILIP VERCAUTEREN, Superintendente técnico de la empresa VASCO SUCURSAL COLOMBIA, MICHAEL MORALES MELO, Soldador de Cubierta, LISANDRO PATELLEROS ORAIS, Soldador de Cubierta, ORLANDO DAVID DUVA HERNÁNDEZ, en calidad de buzo, JOSÉ LUIS FRIA ZAMBRANO, Capitán de la nave "ROTIMAR", JHON ALEXANDER ZAMBRANO PADILLA Capitán de la nave "LA FORTALEZA", EDWIN ENRIQUE PUERTAS PACHECO, en calidad de buzo, DAVID HENAO SALDANA, en calidad de buzo, LUIS GUILLERMO RODRÍGUEZ ACEVEDO, Piloto Práctico.

Ahora bien, aunado a lo anterior se observan en el expediente otras pruebas que establecen las razones por las que ocurrió el siniestro, tal como el dictamen pericial rendido por el Perito en Buceo y de Contaminación Capitán de Corbeta ORLANDO HERRERA BERMÚDEZ, el cual indicó en sus conclusiones:

"Cuando la autoridad marítima es avisada de esta clase de operaciones y considera que debe ejercerse un control para una actividad específica de buceo, a través del perito que nombra, deberá exigir para su inspección la propuesta de programación de los trabajos subacuáticos que se realizarán; y si al juicio del perito las condiciones ambientales (oceanográficas y meteorológicas) y las conductas técnicas y náuticas no garantizan la seguridad de las maniobras podrá suspender la ejecución de las mismas. Dentro de estas siempre primará la seguridad humana en el mar ante cualquier consideración. De igual forma inspeccionará y verificará previa la maniobra las condiciones técnicas maríneas y la de los elementos, equipos, embarcaciones y personal que hará parte en la actividad de buceo.

En los procedimientos de buceo se ha establecido que las personas principales que firman los check list son: el Capitán de la nave y el Supervisor del buceo y también en algunas empresas comerciales de buceo también involucran al ingeniero jefe de la embarcación, precisamente atendiendo el concepto de las normas de seguridad marítima internacional en buceos comerciales que dice: "Nada en estas pautas sustituirán el espíritu o la letra de la legislación relativa a las autoridades de los capitanes de buques mercantes, del personal de supervisores responsables del buceo, del control del proyecto y de las instalaciones costa afuera" y en otro aparte dice: "Serán las autoridades encargadas de todo el personal relacionado con el manejo de las operaciones de buceo. En tales momentos son de

fundamental importancia la autoridad del Capitán y del supervisor del buceo. Ellos deben cooperar estrechamente en estas prioridades de manera que no haya lugar para dudas o disensión. Las prioridades deben tener en cuenta que: La seguridad de las personas es la primera prioridad. El Capitán tiene la máxima autoridad para evaluar o decidir sobre el curso de acción a tomar a este respecto. Se debe tener el consejo del Supervisor". (Cursiva fuera de texto)

Por su parte, el informe pericial rendido por CARLOS ANZOLA MARTÍNEZ, Perito Marítimo en Navegación y Cubierta, en su experticia concluye:

"Que el esquema principal de seguridad utilizado por las partes, la draga con su capitán y la Empresa de buceo, a través del Supervisor de buceo ORLANDO DUVA, fue el sistema de Gestión de Seguridad de la draga y se pactaron sus procedimientos como parámetro principal para garantizar la seguridad de las personas, equipos y cuidado del medio ambiente que intervenían en las operaciones de buceo a realizar a la draga "Charles Darwin" en la mañana del 23 de Agosto de 2012 en la Bahía de Santa Marta.

*Que aparte del Sistema de Gestión de Seguridad, no se solicitó por parte de la draga, ni de la Empresa de buceo ningún tipo de permiso ante la Autoridad Marítima para el ejercicio de la actividad. Por tal razón **no hubo presencia de un Perito Inspector para las actividades de buceo que se realizaron.***

*Que se estableció todo lo pertinente con las probables causas precursoras del accidente considerándose que **tuvo su origen y desarrollo cuando el Primer Oficial de la draga señor PETRUS FLORUS VAN KONINGSBRUGGEN se apartó del Sistema de Gestión de seguridad pactado para iniciar las operaciones de buceo cuando recibe la instrucción del superintendente de Vasco de arrancar la bomba de llenado y no haber comunicado en doble vía, primero al supervisor de Buzos, segundo al Capitán de la Draga y finalmente a quien le dio la instrucción.***

*Es de anotarse que **hubo descoordinación en los tiempos operativos para el arranque de la bomba jet; la solicitud de los Buzos a las 08:30, la declaración del Superintendente a las 08:30 y la declaración y registro del Primer Oficial que fue a las 08:45 las que no fueron conocidas por el equipo de los Buzos que estimaron 40 minutos después de finalizar la primera ronda según se planeó en la reunión pre operativa.***

Que en la instancia de la reunión pre operativa y según los registros para iniciar el procedimiento de Buceo se estableció que la cadena de comunicaciones entre el buque y el equipo de buceo se haría a través de VHF y se fijaron los canales 11 y 16.

Que no se aplicó norma de seguridad en la contingencia de pérdida de comunicaciones y se optó en convertirla en una nueva coordinación vía celular entre los Buzos y el Superintendente de Vasco apartando al buque de ella.

Que se consideraron los factores afectantes de acuerdo al contenido del (ítem 7 conductas técnicas y náuticas en los involucrados en los daños emergentes y sus avalúos de acuerdo al ítem 6". (Cursiva y negrilla fuera de texto)

Los anteriores dictámenes indicaron, que no se informó a la Autoridad Marítima la realización de la actividad de buceo que se adelantaría el día 23 de agosto de 2012, y por ello no se contó con la presencia de un Inspector durante la maniobra de limpieza de casco realizada a la motonave "CHARLES DARWIN".

Así mismo, que en los buceos comerciales todo el personal necesario e interviniente en la maniobra debe cooperar para salvaguardar la seguridad de las personas, y para ello el Capitán es la máxima autoridad para determinar o evaluar el rumbo a seguir.



Identificador: 6moK 06gy N6RU T9K9 ozHR giUJ Is4=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se garantiza por el código QR.

Y en igual sentido que el Primer Oficial PETRUS FLORUS VAN KONINGSBRUGGEN, se apartó del Sistema de Gestión de Seguridad pactado para iniciar las operaciones de buceo al arrancar la bomba de llenado sin confirmar en doble vía instrucción, y finalmente también se evidenció una descoordinación en los tiempos operativos de arranque de la bomba jet.

Conforme las pruebas previamente citadas, se evidencia que la causa efectiva por la que ocurrió el siniestro marítimo de muerte de una persona, obedece a la desorganización en la tripulación en la nave "CHARLES DARWIN", pues únicamente en las coordinaciones pre operativas estuvo presente la guardia que relevó a las 7:00 AM, no convocándose a la guardia que ingresaba a realizar sus labores a partir de las 7:00 AM y hasta las 7:00 PM. Adicionalmente, se encuentra probado que durante la primera parte de la maniobra en la que estuvo presente la guardia que atendió la reunión pre operativa, la actividad de limpieza transcurrió sin novedad, distinto a lo ocurrido en la guardia que recibió el turno a las 7:00 AM.

Lo anteriormente indicado, permite al Despacho advertir en grado de certeza que la responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo investigado recae en la tripulación de la nave "CHARLES DARWIN", y por ende en su Capitán señor RUDOLF JAN ELVIRA MAEREVOET, pues desde el punto de vista legal como jefe superior, encargado del gobierno y dirección de la nave es quien responde por los actos de su tripulación.

Así las cosas, el actuar de la tripulación de la nave colocó en riesgo la seguridad de las personas que se encontraban realizando la actividad de buceo el día de los hechos investigados, faltas a las obligaciones de cuidado previamente anotadas y comprobadas dentro del expediente que generaron la muerte de una persona y pusieron en peligro inminente a los demás miembros del equipo de buceo, pues al activar la bomba de succión de la nave tipo draga "CHARLES DARWIN", sin las comprobaciones necesarias, se generó un riesgo mayor a los participantes en la maniobra, poniendo de esta manera en peligro la seguridad de la vida humana en el mar.

Conforme lo expuesto, esta Dirección General respalda en tal sentido la decisión emitida por el Capitán de Puerto de Santa Marta el día 30 de agosto de 2016, no obstante, existe mérito para modificar lo relacionado con la responsabilidad que se declaró respecto de la tripulación, debido a que como se indicó en líneas anteriores la normatividad nacional determina que le corresponde al Capitán responder por los actos del personal bajo su mando.

3) Solidaridad del agente marítimo.

Ahora bien, en lo relacionado con la declaración de la solidaridad del Agente Marítimo de la motonave "CHARLES DARWIN", Agencia Marítima ROLDAN Y COMPAÑIA LTDA, como consecuencia de los perjuicios ocasionados, este Despacho se permite indicar que:

El artículo 1455 del Código de Comercio Colombiano establece: *"El armador de toda nave extranjera que arribe al puerto, debe tener un agente marítimo acreditado en el país. Los agentes marítimos de las naves serán representantes de sus propietarios o armadores, para todos los efectos legales"*. (Cursiva fuera de texto)

A su vez, el artículo 1489 de la norma en cita desarrolla el concepto del agente marítimo, como: *"(...) la persona que representa en tierra al armador para todos los efectos relacionados con la nave".* (Cursiva fuera de texto)

De igual manera, la misma norma en el artículo 1492, dispone entre las obligaciones del agente marítimo la de:

"4. Representar judicialmente al armador o al capitán en lo concerniente a las obligaciones relativas a la nave agenciada; (...) Responder solidariamente con el armador y el capitán, por toda clase de obligaciones relativas a la nave agenciada que contraigan estos en el país". (Cursiva fuera de texto)

Por consiguiente, la responsabilidad solidaria del Agente Marítimo se exige no solo de las obligaciones comerciales, sino también de las obligaciones aduaneras, administrativas, las que implican la infracción a Normas de Marina Mercante, entre otras; tanto del Capitán como del Armador.

Sobre la anterior afirmación, en sentencia de la Corte Suprema de Justicia del 8 de septiembre 2003, con ponencia del Magistrado Manuel Isidro Ardila, se estableció que:

"(...) Mas, lo que al caso interesa, y ello porque en ese punto se halla la médula de la controversia, es el principio de solidaridad que entre naviero y agente establece la ley en cuanto a las obligaciones que relativas a la nave sean contraídas en el país; pues al margen de la obligación que tiene el armador de comunicar a las autoridades portuarias correspondientes de quién es su agente, el legislador prevé la solidaridad entre estos dos partícipes del transporte marítimo, solidaridad que, ciertamente, dado el contenido de los artículos 1478 (numeral 2º) y 1479 del ordenamiento citado, hace extensiva esa responsabilidad frente a terceros, no sólo respecto de las obligaciones que al punto refiere el artículo 1492, sino de las que por cualquier causa adquiera el capitán, el práctico y aun la tripulación (...)". (Cursiva y negrilla fuera de texto).

En el asunto que se resuelve por medio del presente instrumento, es pertinente indicar que no se está responsabilizando a la Agencia Marítima ROLDAN Y COMPAÑIA LTDA, de forma directa, sino que su obligación proviene de los actos del Capitán, como lo refuerzan las normas citadas, la jurisprudencia transcrita y como se ha confirmado en multiplicidad de sentencias emitidas por la Autoridad Marítima en la que se ha presentado este mismo planteamiento.

En virtud de lo anterior, este Despacho procederá a respaldar en tal sentido la posición del fallador de primera instancia, por cuanto no asiste la razón a los apelantes CARLOS ALBERTO ARIZA y HERNÁN ROJAS, al indicar que tal carga no debe soportarla la Agencia Marítima.

4) Violación a las normas de Marina Mercante.

Sobre el argumento relacionado a que en el fallo de primera instancia no se realizó análisis sobre vulneración a las normas de Marina Mercante, se tiene que:

El artículo 48 Decreto Ley 2324 de 1984, prevé el contenido de los fallos por siniestros marítimos:

"(...) Así mismo, impondrá las sanciones o multas que fueren del caso si se comprobaren violaciones a las normas o reglamentos que regulan las actividades marítimas. (Cursiva fuera de texto)



Identificador: 6m6K 06gy N6RU T9K9 ozHR g1uJ l5d4=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se verifica en el sitio: <http://www.gub.ve/verificador-electronico/>

Si bien es cierto, la norma en comento contempla la posibilidad de que al emitir la decisión en investigaciones por siniestro marítimo se impongan sanciones o multas de llegarse a comprobar violaciones a la normatividad marítima colombiana, también lo es, que dicho análisis se debe realizar al tenor de lo dispuesto en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, norma vigente para la fecha de los hechos en esta materia, por remisión expresa del artículo 82 del Decreto Ley 2324. No obstante, les asiste la razón a los apelantes al indicar que cuando opera el fenómeno de la caducidad, no es óbice para evidenciar en este tipo de decisiones la vulneración a la normatividad marítima probada en el expediente.

Así las cosas, revisadas las pruebas arrimadas al plenario, es evidente que el Capitán de la nave "CHARLES DARWIN", no estuvo presente durante la actividad de limpieza e inspección y decidió delegar tal vigilancia en su Primer Oficial, sin embargo, contrario a lo afirmado en su declaración, no contó con la presencia de los dos relevos en el cargo durante la realización de la reunión pre operativa, en la que se definieron todos y cada uno de los detalles de la maniobra, lo que devino en la desorganización en la maniobra al momento de efectuarse el cambio de guardia, sobreviniendo este hecho en un siniestro marítimo e infringiendo de esta manera el numeral 18 del artículo 1.501 del Código de Comercio:

"ARTICULO 1501. FUNCIONES Y OBLIGACIONES DEL CAPITAN. Son funciones y obligaciones del capitán:18) Emplear la mayor diligencia posible para salvar las personas, los efectos de la nave, el dinero, los documentos, libros de navegación, de máquinas, de sanciones, y la carga, cuando en el curso de la navegación sobrevenga la necesidad de abandonar la nave." (Cursiva fuera de texto)

Lo anterior, en concordancia con lo dispuesto en el numeral 3 del artículo 2.4.1.1.2.36 del Decreto Único Reglamentario 1070 de 2015, que dispone que el Capitán de la nave es en todo momento y circunstancia, responsable directo por la seguridad de la nave, su carga y las personas a bordo.

Adicional a lo anterior, no se informó a la Autoridad Marítima acerca de la realización de la actividad, por lo que no se pudo ejercer la función de control de la actividad y protección de la vida humana en el mar dispuestas en los numerales 5° y 8° del Decreto Ley 2324 de 1984, así como lo normado en el artículo 115 de la norma ibídem que establece la facultad para inspeccionar las naves extranjeras con la intención de verificar las condiciones de seguridad.

Las razones expuestas, evidencian el mérito para imponer una de las sanciones establecidas en el artículo 80 del Decreto Ley 2324 de 1984, sin embargo, habida cuenta que a la fecha en la que se emitió la decisión de primera instancia habían transcurrido más de tres (3) años desde la ocurrencia de los hechos, y habiendo caducado la facultad sancionatoria para esta Dirección General, el fallador de primera instancia se abstuvo de sancionar por este hecho, decisión que será respaldada por esta Dirección General.

5) Defecto por error inducido en el que incurrió el señor Capitán de Puerto de Santa Marta.

Manifiesta el Abogado HERNÁN ROJAS que la Capitanía de Puerto de Santa Marta incurrió en un error debido a que el perito LUIS AARON en la tasación de perjuicios, y que no se percató al confundir un signo (-) con un signo (+) en la fórmula de liquidación de

lucro cesante futuro, error que genera una tremenda distorsión en la cuantificación de la condena impuesta.

Al respecto se debe precisar que en la sentencia de primera instancia se reconoció lucro cesante futuro a la señora MARÍA INMACULADA PEÑARANDA VÁSQUEZ, en calidad de cónyuge sobreviviente, a DANIELA MARÍA ECHAVARRÍA PEÑARANDA, en su condición de hija y a Andrés GUSTAVO ECHAVARRÍA PEÑARANDA en su calidad de hijo.

Así mismo, que las fórmulas matemáticas adoptadas por el Consejo de Estado para liquidar el lucro cesante futuro es la siguiente:

Lucro cesante futuro

$$LCF = \frac{IBL \times (1+i)^n - 1}{i(1+i)^n}$$

Por su parte el perito LUIS JOSÉ AARÓN RAMOS, calculó el lucro cesante futuro por muerte de las víctimas esposa e hijos del señor GUSTAVO ECHAVARRÍA bajo la siguiente fórmula (aclaración y complementación dictamen pericial folios 2184 al 2194):

$$LCMA = \frac{(1+i)^n - 1}{i(1-i)^n}$$

Sin embargo, el Abogado HERNÁN ROJAS, afirma que se confundió un signo menos (-) donde debía ir un signo (+) y que la fórmula correcta que debió aplicar el perito es la siguiente:

$$LCMA = \frac{(1+i)^n - 1}{i(1+i)^n}$$

Lo anterior evidencia que, en efecto se incurrió en un error por el perito LUIS JOSÉ AARÓN RAMOS, al aplicar las fórmula con la que se calculó el lucro cesante futuro para la esposa e hijos del fallecido como consecuencia del siniestro investigado, así las cosas prospera el argumento presentado por el Abogado HERNÁN RICARDO ROJAS, por lo que este Despacho procederá realizar la corrección de la fórmula aplicada, misma que se verá reflejada en el artículo segundo de la decisión apelada, quedando de la siguiente manera el cálculo del lucro cesante futuro, así:

MARÍA INMACULADA PEÑARANDA VÁSQUEZ, en calidad de cónyuge sobreviviente por lucro cesante futuro: Ciento veintiocho millones seiscientos veinticinco mil cincuenta y tres pesos con setenta y dos centavos (\$128.625.053,72).

DANIELA MARÍA ECHAVARRÍA PEÑARANDA, en su condición de hija, por lucro cesante futuro: Dieciséis millones trescientos setenta y un mil ochocientos catorce pesos con cuarenta y seis centavos (\$16.371.814,46).

ANDRÉS GUSTAVO ECHAVARRÍA Peñaranda en su calidad de hijo, por lucro cesante futuro: once millones quinientos noventa y siete mil seiscientos veinticinco peso con treinta centavos (\$11.597.625,32).



Identificador: 6moK 06gy N6RU T9K9 ozHR gliuJ ts4=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se verifica en la página de validación de documentos electrónicos.

Finalmente y teniendo en cuenta que el escrito de apelación presentado por el Abogado JOSÉ FRANCISCO ARISMENDY, en calidad de apoderado de los familiares del fallecido señor GUSTAVO ALBEIRO ECHAVARRÍA PARDO, se trata de solicitudes que fueron atendidas al resolver el recurso de reposición por parte del Capitán de Puerto de Santa Marta, serán resueltas al finalizar el análisis antes indicado en el siguiente orden: **1). Adición de la sentencia, en favor del padre del fallecido y de la indexación de los valores reconocidos. 2). Corrección de los nombres. 3). Costas del proceso (gastos del proceso y agencias en derecho).**

1). Adición de la sentencia, en favor del padre del fallecido y de la indexación de los valores reconocidos.

Se evidencia que en la parte considerativa del recurso de reposición se realizó el análisis tendiente a adicionar al señor GUSTAVO ALIRIO ECHAVARRÍA MUÑOZ, en su condición de padre del fallecido señor GUSTAVO ALBEIRO ECHAVARRÍA PARDO (Q.E.P.D), en la parte resolutive de la decisión, sin embargo, tal adición no se materializó.

Por lo anterior, se accede a la petición presentada por el Abogado ARISMENDY PINTO, razón por la que este Despacho, procederá a adicionar el artículo segundo de la decisión de primera instancia, en el sentido de incluir al padre del fallecido como consecuencia del siniestro marítimo, teniendo en cuenta que tanto en la parte considerativa de la decisión de primera instancia, como en la motivación del auto que resuelve el recurso de reposición y las pruebas obrantes en el proceso, se determinó el valor correspondiente al citado señor por el reconocimiento de daños morales en cincuenta y cinco millones seiscientos setenta mil pesos (\$55.670.000).

Ahora bien, en lo relativo a la indexación de los valores, se recaba que de conformidad con el artículo 424 del Código General del Proceso y el pronunciamiento de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado frente a los fallos emitidos por la Autoridad Marítima; respecto a los intereses que se causaren como consecuencia de la declaración de responsabilidad y el avalúo de los daños, así como su indexación a valor futuro, estos serán calculados de acuerdo a las normas vigentes sobre el asunto mediante un proceso ejecutivo, el cual deberán adelantar las partes ante la jurisdicción ordinaria.

Al respecto la Corte Suprema de Justicia en Sentencia SC15996 del 28 de septiembre de 2016, Magistrado Ponente LUIS ALONSO RICO PUERTA, recordó lo expuesto en sentencia SC del 17 de noviembre de 2011, Exp. 1999-533:

“Adviértase que no se trata de aplicar corrección o actualización monetaria a cifras señaladas por la Corte de antaño, por cuanto el daño moral no admite indexación monetaria, sino de ajustar el monto de la reparación de esta lesión, como parámetro de referencia o guía a los funcionarios judiciales, a las exigencias de la época contemporánea”.
(Cursiva fuera de texto)

Así las cosas, tal como lo precisó el Capitán de Puerto de Santa Marta al resolver los recursos de reposición impetrados, el daño moral no admite indexación y el término correcto que se debió incluir por parte del apoderado ARISMENDY PINTO en su solicitud es que las cifras reconocidas obtengan un interés legal civil moratorio, entendido estos últimos como *“aquellos que se pagan para el resarcimiento tarifado o indemnización de los perjuicios que padece el acreedor por no tener consigo el dinero en la oportunidad debida. La mora genera que se hagan correr en contra del deudor los daños y perjuicios*

llamados moratorios que representan el perjuicio causado al acreedor por el retraso en la ejecución de la obligación.² (Cursiva fuera de texto)

Con fundamento en lo anterior, este Despacho confirmará el artículo 4 de la decisión emitida el 7 de febrero de 2018, por el Capitán de Puerto de Santa Marta, a través del cual se resolvieron los recursos de reposición interpuestos y se dispuso que las cifra reconocidas obtengan un interés legal civil del 6% anual, a partir de la ejecutoria de la presente providencia y hasta cuando se realice el pago.

2). Corrección de los nombres.

En relación con este aparte, misma suerte que en el numeral anterior debe correr la petición de corrección de los nombres de los señores GUSTAVO ANDRÉS ECHAVARRÍA PEÑARANDA Y MARÍA AUXILIADORA VÁSQUEZ DE ECHAVARRÍA, modificación que se reflejó en el artículo segundo la parte resolutive de la decisión que resuelve los recursos de reposición impetrados, y que se contendrá en la presente decisión incorporada a la modificación ya anunciada que sufrirá el artículo segundo de lo decidido en primera instancia.

3). Costas del proceso (gastos del proceso y agencias en derecho).

Finalmente, en lo relacionado con las costas del proceso se tiene que:

El Código General del Proceso en su artículo 361, estatuye la composición de las costas, en los siguientes términos:

“Las costas están integradas por la totalidad de las expensas y gastos sufragados durante el curso del proceso y por las agencias en derecho.

Las costas serán tasadas y liquidadas con criterios objetivos y verificables en el expediente, de conformidad con lo señalado en los artículos siguientes.” (Cursiva fuera del texto original)

De igual manera, la misma norma *ibídem* en su artículo 365 sobre la condena en costas, establece:

“En los procesos y en las actuaciones posteriores a aquellos en que haya controversia la condena en costas se sujetará a las siguientes reglas:

1. Se condenará en costas a la parte vencida en el proceso, o a quien se le resuelva desfavorablemente el recurso de apelación, casación, queja, súplica, anulación o revisión que haya propuesto. Además, en los casos especiales previstos en este código.

Además, se condenará en costas a quien se le resuelva de manera desfavorable un incidente, la formulación de excepciones previas, una solicitud de nulidad o de amparo de pobreza, sin perjuicio de lo dispuesto en relación con la temeridad o mala fe.

2. La condena se hará en sentencia o auto que resuelva la actuación que dio lugar a aquella. (...)” (Cursiva fuera del texto original)

Al respecto, la Jurisprudencia de la Corte Constitucional se ha pronunciado sobre la condena en costas y su alcance a la luz de las disposiciones contenidas en el Código General del Proceso. Para el efecto precedente, adujo lo siguiente:

² Corte Constitucional, Sentencia C-604/12



Identificador: 6m0K 06gy N6FU T9K9 ozHR giUJ is4=
Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se puede verificar en la página: <https://verificador.documentospublicos.gov.co>

"La condena en costas no resulta de un obrar temerario o de mala fe, o siquiera culpable de la parte condenada, sino que es resultado de su derrota en el proceso o recurso que haya propuesto, según el artículo 365 del Código General del Proceso (...).

(...) De esta manera, las costas no se originan ni tienen el propósito de ser una indemnización de perjuicios causados por el mal proceder de una parte, ni pueden asumirse como una sanción en su contra"³. (Cursiva fuera del texto original)

Vistas las anteriores consideraciones de orden legal y jurisprudencial, como quiera que la responsabilidad civil extracontractual derivada de la ocurrencia del siniestro marítimo de muerte de una persona causada por las operaciones de la motonave "CHARLES DARWIN", recaerá en cabeza del Capitán de la nave, como parte vencida en la presente actuación procesal y en contra del cual se resuelve parcialmente en forma desfavorable la apelación interpuesta, razón por la que este Despacho no condenará en costas en esta instancia, por lo que tal decisión se incorporará a la parte resolutive de la presente sentencia.

Sin embargo, habida cuenta que el Capitán de Puerto de Santa Marta al resolver los recursos de reposición, determinó el valor de las costas en su instancia, deberá dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 366 del Código General del Proceso para la liquidación de las mismas

En mérito de lo anteriormente expuesto, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR el artículo primero de la decisión emitida el 30 de agosto de 2016, por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído, el cual quedará así:

"DECLARAR responsable al señor RUDOLF JAN ELVIRA MAEREVOET, identificado con el pasaporte No. EI897302 expedido en Bélgica, en su condición de Capitán de la nave "CHARLES DARWIN" de bandera de Luxemburgo del siniestro marítimo en el que perdió la vida el señor GUSTAVO ALBEIRO ECHAVARRÍA PARDO (Q.E.P.D.), mientras realizaba inspección subacuática a la citada nave, ocurrido el día 23 de agosto de 2012, tal como se expone en la parte motiva de esta providencia."

En consecuencia de lo anterior, declarar solidariamente responsables del pago de los daños y perjuicios a la empresa JAN DE NUL LUXEMBOURG S. A., Armador de la nave "CHARLES DARWIN" de bandera de Luxemburgo, y a la Agencia Marítima ROLDAN Y COMPAÑÍA LTDA, Agente Marítimo de la mencionada nave."

ARTÍCULO 2º.- MODIFICAR el artículo segundo de la decisión emitida el 30 de agosto de 2016, por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído, el cual quedará así:

"ARTÍCULO 2º.- CONDENAR al señor RUDOLF JAN ELVIRA MAEREVOET, identificado con el pasaporte No. EI897302 expedido en Bélgica, en su condición de Capitán de la nave "CHARLES DARWIN" y solidariamente la empresa JAN DE NUL LUXEMBOURG S. A., Armador de la nave "CHARLES DARWIN" de bandera de Luxemburgo, y a la Agencia

³ Corte Constitucional, Sentencia C-157 del 21 de marzo de 2013.



Identificador: 6moK 08gy N6RU T9K9 ozHR gliUJ is4=
Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se verifica en el sitio: <http://www.verificadordoc.com>

Marítima ROLDAN Y COMPAÑÍA LTDA, Agente Marítimo de la mencionada nave, a pagar a los familiares del señor GUSTAVO ALBEIRO ECHAVARRÍA PARDO (Q.E.P.D), fallecido en el siniestro marítimo, las siguientes sumas de dinero:

“A favor de la señora MARÍA AUXILIADORA VÁSQUEZ DE ECHAVARRÍA, en calidad de cónyuge sobreviviente del señor GUSTAVO ALBEIRO ECHAVARRÍA PARDO (Q.E.P.D), por lucro cesante pasado: diecinueve millones ciento dos mil ochocientos veinticinco pesos con noventa y siete centavos (\$19.102.825.97).

A favor de la señora MARÍA AUXILIADORA VÁSQUEZ DE ECHAVARRÍA, en calidad de cónyuge sobreviviente del señor GUSTAVO ALBEIRO ECHAVARRÍA PARDO (Q.E.P.D), por lucro cesante futuro: ciento veintiocho millones seiscientos veinticinco mil cincuenta y tres pesos con setenta y dos centavos (\$128.625.053,72).

A favor de la señora MARÍA AUXILIADORA VÁSQUEZ DE ECHAVARRÍA, en calidad de cónyuge sobreviviente del señor GUSTAVO ALBEIRO ECHAVARRÍA PARDO (Q.E.P.D), por daños morales: cincuenta cinco millones seiscientos setenta mil pesos m/cte. (\$55.670.000).

A favor de la señora DANIELA MARÍA ECHAVARRÍA PEÑARANDA, en su condición de hija del señor GUSTAVO ALBEIRO ECHAVARRÍA PARDO (Q.E.P.D), por lucro cesante pasado: nueve millones quinientos cincuenta y un mil cuatrocientos doce pesos con noventa y nueve centavos (\$9.551.412.99).

A favor de la señora DANIELA MARÍA ECHAVARRÍA PEÑARANDA, en su condición de hija del señor GUSTAVO ALBEIRO ECHAVARRÍA PARDO (Q.E.P.D), por lucro cesante futuro: dieciséis millones trescientos setenta y un mil ochocientos catorce pesos con cuarenta y seis centavos (\$16.371.814.46).

A favor de la señora DANIELA MARÍA ECHAVARRÍA PEÑARANDA, en su condición de hija del señor GUSTAVO ALBEIRO ECHAVARRÍA PARDO (Q.E.P.D), por daños morales: cincuenta cinco millones seiscientos setenta mil pesos m/cte. (\$55.670.000).

A favor del señor GUSTAVO ANDRÉS ECHAVARRÍA PEÑARANDA en su calidad de hijo del señor GUSTAVO ALBEIRO ECHAVARRÍA PARDO (Q.E.P.D), por lucro cesante pasado: nueve millones quinientos cincuenta y un mil cuatrocientos doce pesos con noventa y nueve centavos (\$9.551.412.99).

A favor del señor GUSTAVO ANDRÉS ECHAVARRÍA PEÑARANDA en su calidad de hijo del señor GUSTAVO ALBEIRO ECHAVARRÍA PARDO (Q.E.P.D), por lucro cesante futuro: once millones quinientos noventa y siete mil seiscientos veinticinco peso con treinta centavos (\$11.597.625,32).

A favor del señor GUSTAVO ANDRÉS ECHAVARRÍA PEÑARANDA en su calidad de hijo del señor GUSTAVO ALBEIRO ECHAVARRÍA PARDO (Q.E.P.D), por daños morales: cincuenta y cinco millones seiscientos setenta mil pesos (\$55.670.000).

A favor de la señora MARÍA AUXILIADORA PARDO, en su condición de madre del señor GUSTAVO ALBEIRO ECHAVARRÍA PARDO (Q.E.P.D), por daños morales: cincuenta y cinco millones seiscientos setenta mil pesos (\$55.670.000).

A favor del señor WILMER ARIEL ECHAVARRÍA PARDO, en calidad de hermano del señor GUSTAVO ALBEIRO ECHAVARRÍA PARDO (Q.E.P.D) por daños morales: veintisiete millones ochocientos treinta y cinco mil pesos (\$27.835.000).

A favor del señor WALTER ALIRIO ECHAVARRÍA PARDO, en calidad de hermano del señor GUSTAVO ALBEIRO ECHAVARRÍA PARDO (Q.E.P.D), por daños morales: veintisiete millones ochocientos treinta y cinco mil pesos (\$27.835.000).

A favor de la señora SIRLIS ELENA ECHAVARRÍA PARDO, en calidad de hermana del señor GUSTAVO ALBEIRO ECHAVARRÍA PARDO (Q.E.P.D) por daños morales: veintisiete millones ochocientos treinta y cinco mil pesos (\$27.835.000).

A favor de la señora ISIS KARIMA ECHAVARRÍA PARDO, en calidad de hermana del señor GUSTAVO ALBEIRO ECHAVARRÍA PARDO (Q.E.P.D), por daños morales: veintisiete millones ochocientos treinta y cinco mil pesos (\$27.835.000).

A favor de la señora LADY ESNEDA ECHAVARRÍA PARDO, en calidad de hermana del señor GUSTAVO ALBEIRO ECHAVARRÍA PARDO (Q.E.P.D) por daños morales: veintisiete millones ochocientos treinta y cinco mil pesos (\$27.835.000).

A favor del señor GUSTAVO ALIRIO ECHAVARRÍA MUÑOZ, en su condición de padre del señor GUSTAVO ALBEIRO ECHAVARRÍA PARDO (Q.E.P.D), por daños morales: cincuenta y cinco millones seiscientos setenta mil pesos (\$55.670.000)."

ARTÍCULO 3º. CONFIRMAR los artículos 4, 5 y 6 de la decisión emitida el día 7 de febrero de 2018, emitida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, a través de la cual se resolvieron los recursos de reposición interpuestos.

ARTÍCULO 4º.- CONFIRMAR en sus demás partes el fallo de fecha 30 de agosto de 2016, por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO 5º.- Sin lugar a condenar en costas en esta instancia, con fundamento en lo expuesto en la parte motiva de la presente decisión.

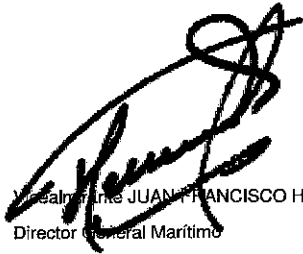
ARTÍCULO 6º.- NOTIFICAR personalmente la presente decisión a los señores RUDOLF JAN ELVIRA MAEREVOET, en su condición de Capitán de la nave "CHARLES DARWIN" de bandera de Luxemburgo, al Representante Legal de la Agencia Marítima ROLDAN Y COMPAÑIA LTDA, Agente Marítimo de la citada nave, al abogado HERNÁN RICARDO ROJAS PEÑA, apoderado de la Agencia Marítima ROLDAN Y COMPAÑIA LTDA, Agente Marítimo de la citada nave, al abogado CARLOS ALBERTO ARIZA OYUELA, apoderado del Capitán, Armador y de la tripulación de la nave "CHARLES DARWIN" de bandera de Luxemburgo, al abogado JOSÉ FRANCISCO ARISMENDY PINTO, apoderado de los familiares del señor GUSTAVO ALBEIRO ECHAVARRÍA PARDO (Q.E.P.D), fallecido en el siniestro marítimo, a la abogada SILVIA ELENA VALENCIA GONZÁLEZ, apoderada del señor ORLANDO DAVID DUVA HERNÁNDEZ, en su calidad de Buzo, y demás partes interesadas, de conformidad con lo ordenado en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 7º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

11

ARTÍCULO 8º.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Santa Marta, para que una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, remita copia en digital del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase,



Juan Francisco HERRERA LEAL
Director General Marítimo



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se verifica en el sitio web de la Dirección General Marítima.