

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 1 de marzo de 2021

Referencia: 14012018008
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver los recursos de apelación interpuestos en contra del fallo de primera instancia de fecha 9 de noviembre de 2018, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta dentro de la investigación jurisdiccional adelantada por siniestro marítimo de naufragio de la motonave "LA NIÑA PAULA" con matrícula No. CP-04-0828-B, ocurrido el 20 de julio de 2018, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento del naufragio de la motonave "LA NIÑA PAULA" con matrícula No. CP-04-0828-B, por tal razón, el día 21 de julio de 2018, 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 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 9 de noviembre de 2018, mediante el cual declaró responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio al señor LUIS EMILIO MATOS CANTILLO en condición de capitán de la motonave "LA NIÑA PAULA" con matrícula No. CP-04-0828-B y a la COOPERATIVA DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASAJEROS DE TAGANGA VIAJE SEGURO en condición de armador de la citada nave. Asimismo, se abstuvo de fijar avalúo de daños como consecuencia de los hechos acontecidos.

De igual manera, los declaró responsables por violación a normas de Marina Mercante, imponiendo a título de sanción, multa de trece (13) salarios mínimos mensuales legales vigentes, correspondiente a la suma de DIEZ MILLONES CIENTO CINCUENTA Y SEIS MIL CIENTO CUARENTA Y SEIS PESOS M/CTE. (\$10.156.146,00).

3. El día 22 de noviembre de 2018, el abogado OMAR DE JESÚS AVENDAÑO CANTILLO como apoderado de la COOPERATIVA DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASAJEROS DE TAGANGA VIAJE SEGURO y del capitán de la motonave "LA NIÑA PAULA" con matrícula No. CP-04-0828-B, interpuso recurso de reposición y en subsidio apelación en contra del fallo proferido en primera instancia.

De igual manera, en la misma fecha, la abogada LISBETH MARCELA GUTIÉRREZ VERGARA, como apoderada de los pasajeros a bordo de la motonave "LA NIÑA

29



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza por medio de la firma electrónica. Identificador: e1gz aE1j 8eFM KycB QppO CQo4 IKO=

PAULA" con matrícula No. CP-04-0828-B, interpuso directamente recurso de apelación en contra del fallo proferido en primera instancia.

4. En consecuencia de todo lo anterior, el Capitán de Puerto de Santa Marta mediante providencia de fecha 2 de septiembre de 2019, resolvió el recurso de reposición interpuesto, confirmando integralmente el fallo proferido en primera instancia y concedió los recursos de apelación interpuestos por las partes ante esta Dirección General.

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 116 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

De los escritos de apelación presentados por los apoderados de las partes, el Despacho se permite extraer lo siguiente:

1. **OMAR DE JESÚS AVENDAÑO CANTILLO – Apoderado de la COOPERATIVA DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASAJEROS DE TAGANGA VIAJE SEGURO y del capitán de la motonave “LA NIÑA PAULA”**

“(…)

La resolución hoy atacada es sustentada por la Dirección General Marítima en el numeral 8 del artículo 3 del decreto 5057, en concordancia con el numeral 27 del artículo 5 y 25 y siguiente del decreto 2324, todas decreto expedidos por la autoridad respectivas, la noción de actos administrativos es muy clara cuando consagra los actos administrativos subjetivos , que son los que crean, modifican o extinguen una situación jurídica individual o subjetiva, por ejemplo cuando se impone una multa a una persona, por ejemplo cuando se impone una multa a una persona, tal y como es el caso de marras donde se impone una multa al señor LUIS EMILIO MATTOS CANTILLO y de manera solidaria a la COOPERATIVA VIAJE SEGURO., pero si analizamos detenidamente el contexto de la sanción que se impuso a mis poderdante observamos que esta no está ajustada a derecho, donde el acreedor de esta sanción es el señor LUIS EMILIO MATTOS CANTILLO, existiendo un ruptura trascendental de la solidaridad procesal hoy alegada en la providencia atacada donde la conjetura de la agencia judicial marítima de afirmar que el hecho que la niña paula de Bandera colombiana, se encontraban navegando en una ruta no autorizada por la autoridad marítima colombiana, que ese hecho no puede ser considerado como un hecho ajeno de la Cooperativa de Transporte Marítimo de Pasajeros de Taganga VIAJE SEGURO, en su calidad de armador en mención, que tiene la obligación de verificar las rutas en las que navega el capitán de la misma y el estado de navegabilidad de la citada nave,

verificar si se le han hechos (sic) modificaciones que se mencionan en la declaración del capitán de la nave LA NIÑA PAULA, de bandera colombiana, con previas (sic) autorización de la autoridad marítima colombiana, lo que nos ubica en el plano de las actuaciones culposas por omisión, por cuanto debe tener conocimiento la cooperativa de Transporte Marítimo de Pasajeros de Taganga VIAJE SEGURO, de los mantenimientos y reparaciones que se haga la mencionada nave, todo vez que en su calidad de armador tiene la custodia y la responsabilidad de su cuidado, sin embargo no tomó toda las medidas de precaución para evitar cualquier siniestro. (...) podemos manifestar que estamos en presencia de una responsabilidad subjetiva, dado que solamente es el proceder del señor MATOS CANTILLO, capitán de la nave que derivó en el siniestro hoy materia de la Litis donde La Cooperativa de Transporte Marítimo de Pasajeros de Taganga VIAJE SEGURO, no tenía la guarda material ni jurídica de la Motonave involucrado (sic), pues ella no lo explotaba y solo suscribió con la propietaria un contrato de vinculación para la utilización de su razón social. (...)

(...) razones suficiente (sic) que confirman que la culpa de este siniestro recaen únicamente en el motoristas (sic) de la nave señor MATTOS CANTILLO, sin ser de recaudo la CULPA POR OMISIÓN, dado que en la misma declaración del motorista, respecto a los dos motores, es lo mismo que se cita en la providencia atacada "lo que pasa es que fue una cosa de urgencia, por eso tuve que colocar los dos motores" es clara la definición de urgencia para este señor, de donde se deduce que lo hizo a espaldas de DPA de la cooperativa, los mismo (sic) que zarpó de un lugar clandestino, no de los despacho (sic) autorizados por la autoridad marítima, (...) dado que si hablamos de CULPA POR OMISIÓN, también le asistiría responsabilidad Subjetiva a la autoridad marítima por no dar cumplimiento a la resolución No. 14 del 10 de febrero del año 2003 mediante la cual se reglamenta la expedición del zarpe menores encontramos en su art 1 su ámbito de aplicación y su art 12 lo siguiente (...) por lo tanto es obligación (sic) la Dirección General Marítima antes de imponer sanciones reglamentar como lo estable la ley y los reglamentos la utilización del zarpe de las embarcaciones menores, si analizamos la parte motiva del acto administrativo hoy atacado encontramos que en ninguna parte hace referencia que en la playa de Taganga había un (sic) el inspector de nave el cual debe estar en todo el tiempo de servicio en el muelle turístico, debidamente uniformado portando un chaleco que lo identifique como representante de la autoridad marítima, con casco blanco y menos con su equipo de comunicación con la respectiva capitanía". (...)" (Cursiva fuera del texto original)

2. LISBETH MARCELA GUTIÉRREZ VERGARA – Apoderada de pasajeros a bordo de la motonave "LA NIÑA PAULA"

"(...)"

1. Teniendo en cuenta lo anterior y observando el numeral 1 en cual argumenta su decisión en la DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA – CAPITANÍA DEL PUERTO, podemos concluir que si bien los testigos en la audiencia de práctica de pruebas en su calidad de pasajeros afectados, indicaron en sus testimonios cuales fueron las pertenencias que perdieron en el siniestro marítimo por naufragio de la nave LA NIÑA PAULA, las cuales concordaron con las suplicadas, la DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA – CAPITANÍA DEL PUERTO, no puede abstenerse de considerar como pruebas de (sic) sirven de sustento a la actividad probatoria en el cual se acreditan, verifican y confirman los hechos invocados por las partes del proceso de la referencia. Alegando que no existen otros testimonios que ratifiquen los hechos

expuestos que hagan referencia a los citados bienes que tenían los pasajeros al momento en que ocurrió el mencionado siniestro. Toda vez que a la luz de los ojos es claro, que los únicos testigos que existen dentro de los hechos generados el 20 de julio de la presente anualidad son las víctimas del naufragio, el capitán de la embarcación LA NIÑA PAULA, y el ayudante del capitán de la embarcación. Por lo anterior sería fuera de contexto y algo irracional observando la clase de siniestro. Rebuscar mas testigos que ratifiquen lo que cada pasajero llevaba en su equipaje. Lo que quiere afirma (sic) que en ningún momento el capitán de la embarcación y la cooperativa VIAJES SEGUROS tenía un control previo de sus pasajeros y del contenido de sus equipajes.

Ahora bien, se solicitó igualmente la declaración de las víctimas, para tal fin se hiciera el uso de las tecnologías para la recepción de dichos testimonios, vía SKYPE, u otro medio virtual como quiera que algunos (sic) de las víctimas residen en otros países. En audiencia celebrada el día 25 de julio de la presente anualidad, este despacho negó lo solicitado. Lo que quiere decir que si bien se exhibió una concordancia entre lo manifestado por los testigos y lo solicitado en lo referente a la relación de los bienes que las víctimas tenían al momento en que ocurrió el siniestro. Siendo así las cosas es menester del despacho aplicar el principio de buena fe dentro de esta actuación administrativa para no vulnerar a futuro y en ejercicio de sus funciones el debido proceso. Pues teniendo en cuenta lo dicho en línea con respecto al juramento como medio probatorio dentro de un testimonio, el pasarse por alto el mismo estaríamos frente a una figura innecesaria e irrelevante infundada por el operador judicial.

(...)

Si tal vez se generó un error en el avalúo de los daños de bienes es cierto que el operador judicial no puede negarle el derecho a las víctimas de recibir su indemnización por los perjuicios generados ya que estos tienen la facultar (sic) de todos los elementos circundantes en expediente (sic) y generar una indemnización de acuerdo con las pruebas suministradas y con sabio proceder que deben tener el MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL – DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA – CAPITANÍA DEL PUERTO, en todo y cada una de los accidentes que se generan. Puesto que al negar el derecho rotundamente estarían incurriendo en una FALTA GRAVE y así mismo una extralimitación en el ejercicio de sus funciones, puesto que si bien puede existir un error en el avalúo de los perjuicios. Lo que sí está claro es que de un siniestro de tal envergadura, existen unos responsables, unas víctimas y por ende unos perjuicios. Mal haría el despacho en desconocer a sabiendas que en este tipo de siniestro los pasajeros siempre llevan objetos como cámaras, computadores, celulares para capturar y guardar los momentos que se generan en un paseo turístico.

(...) el MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL – DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA – CAPITANÍA DEL PUERTO omite resolver la pretensión número 2 del escrito de reclamación presentado el día 25 de julio de la presente anualidad, en la cual se pretende: 2. Que se condene al pago de los perjuicios morales en favor de mis clientes y en contra de los demandados y vinculados solidarios, en cuantía de 50 S.M.L.V. Por la angustia, congoja, aflicción y desespero como daño moral surge lógicamente, porque no una persona que está en peligro de muerte, en mar abierto, porque la nave naufragó y en zona de tiburones es claro que padece un riesgo moral revestido de aflicción, sumado al daño psicológico que genera no arribar naves

menores por el daño padecido. Pues de conformidad con el artículo Código General del Proceso Artículo 287.

(...)

Lo que demuestra que el MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL – DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA – CAPITANÍA DEL PUERTO insisten nuevamente en no reconocer y omitir los perjuicios generados a las víctimas del siniestro presentado el veinte (20) de julio de la presente anualidad y que a pesar de que existen unas series de irregularidades y que dicha embarcación no cumple con los requisitos que debe cumplir para realizar dichos viajes marítimos y los cuales establece el decreto 2324 de 1984. Perjuicios que se encuentra comprobados toda vez que las víctimas después de la ocurrencia dicho siniestro han tenido que recurrir a tratamientos médicos y se han generado daños en su salud. Por lo anterior nuevamente copia de las víctimas del siniestro naufragio.” (Cursiva fuera del texto original)

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Habiendo citado los principales argumentos expuestos en los recursos de apelación interpuestos por los apoderados de las partes, se observa que estos fueron allegados dentro del término legal establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984. Así las cosas, procederá el Despacho a resolver los recursos impetrados y posteriormente realizará claridad frente a la sanción impuesta, de la siguiente manera:

I. FRENTE A LOS ARGUMENTOS DE LOS RECURSOS DE APELACIÓN

- OMAR DE JESÚS AVENDAÑO CANTILLO – Apoderado de la COOPERATIVA DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASAJEROS DE TAGANGA VIAJE SEGURO y del capitán de la motonave “LA NIÑA PAULA”

Frente al primer argumento, correspondiente a la ausencia de la guarda material y jurídica sobre la motonave “LA NIÑA PAULA”, considera el Despacho pertinente indicar que el artículo 2356 del Código Civil, el cual da cabida al concepto de presunción de responsabilidad en contra de quien despliega actividades peligrosas, 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 causal¹.

Al respecto de las actividades peligrosas, el tratadista Tamayo Jaramillo propone una definición ampliamente aceptada por la doctrina y la jurisprudencia:

“Peligrosa es toda actividad que, una vez desplegada, su estructura o comportamiento generan más probabilidades de daño de las que normalmente está en capacidad de soportar por sí solo un hombre común y corriente. Esta peligrosidad surge, porque los efectos de la actividad se vuelven incontrolables o imprevisibles debido a la multiplicación de energía y movimiento, a la incertidumbre de los efectos del fenómeno o a la capacidad de destrozo que tienen sus elementos”². (Cursiva fuera del texto original)

¹ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005. M.P. Pedro Octavio Munar Cadena.

² Tamayo Jaramillo, *Tratado de responsabilidad civil.*, Tomo I, pág. 935.



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se verifica mediante el código QR y el código de verificación. Identificador: eIgz aEIJ 8eFm KyqB CppO CQo4 IKO=

Acorde a lo señalado, la orientación actualmente predominante, por regla general en los eventos dañosos generados por las actividades peligrosas, se aplica un régimen objetivo debido al factor riesgo que se exponen quienes despliegan este tipo de actividades.

De tal manera que, en el presente asunto, quien se encontraba desplegando la actividad peligrosa era el señor LUIS EMILIO MATOS CANTILLO en su condición de jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave³. Es por ello que en consonancia con lo dispuesto en el régimen de responsabilidad civil aplicable para actividades peligrosas y lo delimitado por la jurisprudencia, procederá el Despacho a declarar responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio, únicamente al capitán de la motonave "LA NIÑA PAULA".

No obstante lo anterior, concierne aclarar las responsabilidades que le asisten al armador de acuerdo a lo establecido en el Código de Comercio, toda vez que el artículo 1473 lo define como:

"(...) la persona natural o jurídica que, sea o no propietaria de la nave, la apareja, pertrecha y expide a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan." (Cursiva fuera del texto original)

Del mismo modo, el artículo referente a sus obligaciones señala, entre otras, la de "Responder civilmente por las culpas del capitán, del práctico o de la tripulación"⁴, por lo que si bien no será declarado civilmente responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio al armador, deberá responder por el pago de los daños y perjuicios que se deriven de la responsabilidad que se declare sobre el capitán de la motonave "LA NIÑA PAULA".

En cuanto a la sanción administrativa impuesta al capitán de la nave, quedó suficientemente probado en la investigación que este no actuó bajo el amparo de lo dispuesto en el numeral 1 del artículo 1501 del Código de Comercio, que dispone como obligación del capitán la de cerciorarse que la nave esté en buenas condiciones de navegabilidad antes de emprender la navegación.

Asimismo, fue comprobado que vulneró lo dispuesto en la Resolución No. 386 de 2012⁵, al realizar modificaciones a la nave "LA NIÑA PAULA" sin previa autorización de la Autoridad Marítima, sumado a que realizó navegación por rutas no autorizadas, y por último, desatendió lo dispuesto en la Circular No. CR-20150116 de fecha 23 de octubre de 2015, concerniente a las delimitaciones indicadas en las aguas no protegidas en razón a las condiciones meteomarinadas de esa zona.

Sobre lo anterior, corresponde a esta Instancia indicarle al apelante que todo lo anterior se encuentra debidamente sustentado en las declaraciones del capitán de la nave, por lo que no puede pretender excusar a su representado sin el debido fundamento de sus afirmaciones, como lo mencionado en su recurso en referencia a la omisión por parte de la

³ Código de Comercio, Artículo 1495.

⁴ Código de Comercio, Artículo 1473, numeral 2.

⁵ Resolución actualmente compilada en el Reglamento Marítimo Colombiano – REMAC 7 "Asuntos Jurisdiccionales y Actuaciones Administrativas Sancionatorias"

Autoridad Marítima de la Resolución 014 de 2003⁶, toda vez que no obra prueba en la investigación de una posible ausencia de inspectores que representaran a la Dirección General Marítima en los muelles turísticos de Santa Marta.

Por último, frente a la multa impuesta de diez (10) salarios mínimos mensuales legales vigentes, es de precisar que la conducta transgresora de la normatividad marítima fue desarrollada por el señor LUIS EMILIO MATOS CANTILLO, por lo que sobre él recaerá la declaración de responsabilidad administrativa y de acuerdo con lo dispuesto en el Código de Comercio frente a la responsabilidad del armador, la multa deberá ser pagada de manera solidaria con este, lo que será precisado con la correspondiente modificación del artículo segundo del fallo emitido en primera instancia.

- **LISBETH MARCELA GUTIÉRREZ VERGARA – Apoderada de pasajeros a bordo de la motonave “LA NIÑA PAULA”**

Refiere el primer argumento de la gestora del recurso de apelación sobre el avalúo de los daños ocasionados como consecuencia del siniestro marítimo, más específicamente en cuanto a la pérdida de pertenencias por parte de los pasajeros a bordo de la nave “LA NIÑA PAULA”, así como aspectos probatorios relacionados con la determinación de los daños.

En cuanto al presente punto de inconformidad, de acuerdo a lo establecido en el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, es claro que en los fallos emitidos por la Autoridad Marítima debe determinarse el avalúo de los daños con motivo del siniestro marítimo investigado; empero, esta determinación debe realizarse con fundamento en las pruebas allegadas a la actuación jurisdiccional.

En secuencia con lo que precede, conviene recordar que uno de los principios generales de la reparación del daño consiste en que este no se presume y debe ser probado. La aplicación del principio general de la carga de la prueba exige que quien alega es quien debe probar⁷. Sobre el particular, el Código General del Proceso en su artículo 167 dispone que: *“Incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen”*. En igual sentido, concretamente la jurisprudencia emitida por la Corte Suprema de Justicia ha señalado que *“El fundamento de cualquier condena por perjuicios materiales es su demostración idónea”*⁸.

En ese sentido, observa el Despacho que en el fallo emitido por el Capitán de Puerto de Santa Marta fue analizada la reclamación que presentó la apoderada por las pertenencias que perdieron presuntamente sus poderdantes. No obstante, sobre el asunto determinó que: *“(…) no existen otros testimonios que ratifiquen los hechos expuestos por las citadas personas, que hagan referencia a los citados bienes que tenían al momento en que ocurrió el mencionado siniestro.”*

Con acierto afirma el A quo que tales pruebas aportadas no ofrecen la suficiente certeza para validar que efectivamente los pasajeros a bordo de la motonave “LA NIÑA PAULA”

⁶ Resolución actualmente compilada en el Reglamento Marítimo Colombiano – REMAC 4 “Actividades Marítimas”

⁷ Velásquez Posada, Obdulio. (2015). *Responsabilidad civil extracontractual*. 2a ed. Bogotá: Editorial Temis S.A., Universidad de la Sabana.

⁸ Corte Suprema de Justicia de Colombia, Sala de Casación Civil, M.P. Nicolás Bechara Simancas, sent. 5 de octubre de 1999, Ref: exp. No. 5229.



Identificador: eIgz aEij 9eFM KyqB QppO CQo4 IK0=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se garantiza por medio de la firma electrónica.

llevaban consigo cada uno de los objetos relacionados en los escritos allegados por su apoderada. Si bien fueron aportadas pruebas documentales como facturas de los bienes presuntamente extraviados en el siniestro, afirma erróneamente la apelante que el Despacho debe suponer que por ser un paseo turístico los pasajeros llevaban consigo objetos como cámaras, computadores, celulares, entre otros. Al respecto, se precisa que la carga de la prueba recae sobre quien solicita la reparación de perjuicios y que de ninguna manera estos se presumen, debiendo ser comprobados por los medios probatorios que indica la norma procesal para el efecto.

Sobre los medios probatorios, el artículo 165 del Código General del proceso, dispone que:

“Son medios de prueba la declaración de parte, la confesión, el juramento, el testimonio de terceros, el dictamen pericial, la inspección judicial, los documentos, los indicios, los informes y cualesquiera otros medios que sean útiles para la formación del convencimiento del juez.” (Cursiva y subrayado fuera del texto original)

La citada disposición procesal referente a las pruebas, describe los distintos medios para que quien pretenda en el marco de un proceso demostrar un supuesto de hecho pueda realizarlo, dejando abierta la posibilidad de otros medios que puedan ser útiles para que el juez forme un convencimiento sólido frente a lo que se solicita. Por lo tanto, las declaraciones que fueron negadas por parte del Capitán de Puerto en el trámite de primera instancia no era el único medio probatorio con el que contaba la apoderada para probar los perjuicios sufridos por sus representados.

Ahora bien, frente al reconocimiento de los daños morales, es oportuno acotar que esta concierne a una de las formas de daño extrapatrimonial, el cual puede ser concebido como: “(...) una especie o tipo de daño extrapatrimonial circunscrito al dolor físico o moral. El “precio del dolor” (pretium doloris) es la molestia o dolor, el sufrimiento moral o físico no apreciable en dinero que ha sufrido una persona”⁹.

Al respecto, la Corte Suprema de Justicia ha manifestado en sus pronunciamientos que: “Este daño, entonces, debe ser de grave entidad o trascendencia, lo que significa que no debe ser insustancial o fútil, pues no es una simple molestia la que constituye el objeto de la tutela civil”¹⁰.

Teniendo claro el concepto sobre el cual recae la solicitud por parte de la apoderada, esta señala en el recurso que lo ocurrido generó a sus representados angustia, congoja, aflicción y desespero como consecuencia del peligro de muerte que padecieron al estar en mar abierto.

Para tal efecto, la abogada anexó a la presentación del escrito de apelación dos documentos emitidos por médicos especialistas en psiquiatría (folios 230 y 239), en los cuales diagnosticaron que como consecuencia del siniestro marítimo se generaron ciertas perturbaciones de carácter psicológico al señor SANDRO SABBATINI y a la señora LUCIA TOMASSETI ACEVEDO.

⁹ Velásquez Posada, *op. cit.*, pág. 290.

¹⁰ Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. 5 de agosto de 2014. Radicación: Exp. No. 2003-00660-01. Magistrado Ponente: Ariel Salazar Ramírez.

Al respecto, advierte el Despacho que los documentos fueron aportados con posterioridad a la emisión del auto de fecha 1 de noviembre de 2018, por medio del cual el Capitán de Puerto de Santa Marta decretó el cierre de la investigación y corrió traslado a las partes para alegar de conclusión.

Por lo que una vez concedido el recurso de apelación ante esta Dirección General, se surtió el trámite de segunda instancia descrito en el artículo 58 del Decreto Ley 2324 de 1984, admitiendo los recursos interpuestos y ordenando la fijación en lista por el término de tres (3) días, para ponerlo a disposición de las partes y estas pudieran solicitar la práctica de pruebas que se dejaron de recibir en primera instancia¹¹.

Bajo esa secuencia, considerando que las partes no solicitaron pruebas, mediante auto de fecha 25 de octubre de 2019, el Director General Marítimo corrió traslado a las partes por término legal de cinco (5) días para que presentaran sus alegatos de conclusión en virtud de lo establecido en el artículo 60 del mencionado Decreto Ley; sin embargo, estas no hicieron uso de tal facultad, toda vez que no allegaron escrito alguno.

Conforme a lo señalado y teniendo en cuenta que la actuación jurisdiccional adelantada en primera y segunda instancia se ajusta plenamente al procedimiento que dispone el Decreto Ley 2324 de 1984 frente a las investigaciones por siniestros marítimos, garantizando en cada una de las etapas los derechos de defensa y contradicción a las partes, este Despacho no les otorgará valor probatorio a los certificados emitidos por los médicos especialistas en psiquiatría.

Adicionalmente es de mencionar que, el daño moral no comporta la excepción a la regla del principio general de la reparación del daño, consistente en que no se presume y debe ser probado, es así como la Corte Suprema de Justicia ha sostenido que el *arbitrium iudicis* opera únicamente en relación con la estimación cuantitativa del perjuicio moral, mas no con su existencia¹².

Aunque resulta incontrovertible que los pasajeros a bordo de la motonave "LA NIÑA PAULA" pudieron sufrir impactos negativos al momento del naufragio, ante una reclamación judicial, no puede la víctima dejar al juez conjeturar las repercusiones concretas de esa situación perjudicial¹³, de manera que resulta claro que la apoderada se despreocupó por señalar y fundamentar probatoriamente en las etapas delimitadas en la norma, las particularidades del daño que sufrieron, en tal sentido, no es dable la aseveración de su existencia real, determinada y concreta.

Así las cosas, este Despacho no accederá a las pretensiones propuestas por la gestora del recurso de apelación, absteniéndose de fijar avalúo de los daños ocasionados como consecuencia del siniestro marítimo y confirmará el artículo correspondiente en el fallo emitido en primera instancia.

¹¹ Auto de fecha 4 de octubre de 2019 emitido por el Director General Marítimo (Visible a folio 269)

¹² Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, "G.J.", ts cc, pág. 86 y pág. 670.

¹³ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, Sentencia SC7824-2016, M.P. Margarita Cabello Blanco, Radicación: 11001 31 03 029 2006 00272 01, 15 de junio de 2016

II. ACLARACIÓN DE LA SANCIÓN IMPUESTA

Finalmente, se indica que el artículo 49 de la Ley 1955 de 2019, "Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 Pacto por Colombia, Pacto por la equidad", establece expresamente lo siguiente:

"Cálculo de valores en UVT. A partir del 1° de enero de 2020, todos los cobros, sanciones, multas, tasas, tarifas y estampillas, actualmente denominados y establecidos con base en el salario mínimo mensual legal vigente (smmlv), deberán ser calculados con base en su equivalencia en términos de la Unidad de Valor Tributario (UVT). En adelante, las actualizaciones de estos valores también se harán con base en el valor de la UVT vigente.

Parágrafo. Los cobros, sanciones, multas, tasas, tarifas y estampillas, que se encuentren ejecutoriados con anterioridad al 1° de enero de 2020 se mantendrán determinados en smmlv" (Cursiva fuera de texto original)

Conforme a lo anterior, respecto de las multas que se impongan dentro de las investigaciones adelantadas por la Autoridad Marítima, se debe realizar su cálculo en Unidades de Valor Tributario – UVT, conforme a las variaciones que la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN dé a conocer al finalizar cada año.

En consecuencia, se procederá a realizar tal aclaración en el artículo cuarto del fallo de primera instancia proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, en lo concerniente a la sanción impuesta en Unidades de Valor Tributario – UVT.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR el artículo primero del fallo de fecha 9 de noviembre de 2018, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, conforme la parte motiva de la presente providencia, el cual quedará así:

"DECLARAR civilmente responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "LA NIÑA PAULA" con matrícula No. CP-04-0828-B, al señor LUIS EMILIO MATOS CANTILLO identificado con la cédula de ciudadanía No. 12.551.060 de Santa Marta, en condición de capitán de la citada nave, con fundamento en lo expuesto en la parte considerativa del presente proveído."

ARTÍCULO 2º.- MODIFICAR el artículo tercero del fallo de fecha 9 de noviembre de 2018, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, conforme la parte motiva de la presente providencia, el cual quedará así:

"DECLARAR administrativamente responsable por violación a normas de Marina Mercante al señor LUIS EMILIO MATOS CANTILLO identificado con la cédula de ciudadanía No. 12.551.060 de Santa Marta, en condición de capitán de la motonave "LA NIÑA PAULA" con matrícula No. CP-04-0828-B, con fundamento en lo expuesto en la parte considerativa del presente proveído."

ARTÍCULO 3º.- MODIFICAR el artículo cuarto del fallo de fecha 9 de noviembre de 2018, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, conforme la parte motiva de la presente providencia, el cual quedará así:

“IMPONER a título de sanción al señor LUIS EMILIO MATOS CANTILLO identificado con la cédula de ciudadanía No. 12.551.060 de Santa Marta, en condición de capitán de la motonave “LA NIÑA PAULA” con matrícula No. CP-04-0828-B, multa equivalente a trece (13) salarios mínimos mensuales legales vigentes, cuyo valor asciende a DIEZ MILLONES CIENTO CINCUENTA Y SEIS MIL CIENTO CUARENTA Y SEIS PESOS M/CTE. (\$ 10.156.146,00), a su vez equivalente a TRES CERO SEIS COMA TRES UNO TRES NUEVE SIETE (306,31397) Unidades de Valor Tributario – UVT, pagaderos de manera solidaria con la COOPERATIVA DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASAJEROS DE TAGANGA VIAJE SEGURO en condición de armador de la referenciada nave”

ARTÍCULO 4º.- CONFIRMAR los artículos restantes del fallo de fecha 9 de noviembre de 2018, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, conforme la parte motiva de la presente providencia.

ARTÍCULO 5º.- NOTIFICAR personalmente la presente decisión al abogado OMAR DE JESÚS AVENDAÑO CANTILLO, apoderado de la COOPERATIVA DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASAJEROS DE TAGANGA VIAJE SEGURO y del capitán de la motonave “LA NIÑA PAULA” con matrícula No. CP-04-0828-B, al señor LUIS EMILIO MATOS CANTILLO, en condición de capitán de la citada nave, a la abogada LISBETH MARCELA GUTIÉRREZ VERGARA, apoderada de los pasajeros a bordo de la referenciada nave, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 6º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Santa Marta para el cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 7º.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Santa Marta, para que una vez quede en firme y ejecutoriada 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.



Vicealmirante JUAN FRANCISCO HERRERA LEAL
Director General Marítimo



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se garantiza por medio de la firma electrónica. Identificador: efgz aEij BeFM KyqB QppO CQ04 IK0=