

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



117

Bogotá, D.C., 19 de octubre de 2021

Referencia: 14012018009
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación presentado en contra del fallo de primera instancia de fecha 30 de diciembre de 2020, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta dentro de la investigación jurisdiccional adelantada por siniestro marítimo de naufragio de la M/N "CAPI SEIS", distinguida con el número de matrícula CP-04-1663, ocurrido el 12 de octubre de 2018, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento de los hechos el día 12 de octubre de 2018 mediante acta de protesta suscrita por el señor RAÚL ALBERTO CASTILLO ARÉVALO, en calidad de capitán de la M/N "CAPI SEIS", por medio de la cual informó los hechos ocurridos en esa misma fecha en el sector de Playa Blanca (Rodadero) cuando se produjo el naufragio de la citada nave con 24 pasajeros a bordo.
2. Mediante auto de fecha 13 de octubre de 2018, el Capitán de Puerto de Santa Marta decretó la apertura de la investigación por el siniestro marítimo de naufragio, 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.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia el 30 de diciembre de 2020, mediante el cual exoneró al señor RAÚL ALBERTO CASTILLO ARÉVALO, en su condición de capitán de la M/N "CAPI SEIS" de toda responsabilidad por la ocurrencia del siniestro marítimo que se menciona. Así mismo, ordenó abstenerse de fijar un avalúo de los daños ocasionados con el siniestro marítimo y no fue declarada responsabilidad administrativa alguna por infracción a las normas de marina mercante colombianas.
4. Mediante escrito de fecha 15 de marzo de 2021, la abogada LEYDY ECHEVERRÍA BOHÓRQUEZ, en calidad de apoderada de los señores ALIRIO FONSECA, CARMEN HERNÁNDEZ y SILVIA FONSECA HERNÁNDEZ, pasajeros de la nave naufragada, presentó recurso de apelación en contra del fallo de primera instancia del 30 de diciembre de 2020.
5. El Capitán de Puerto de Santa Marta, mediante auto de fecha 06 de mayo de 2021 concedió el recurso de apelación interpuesto ante esta Dirección General.



Identificador: 9L FV 9S27 p6xd Pe3L 3NKD S/v5 A3s=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento depende de la validez de este documento electrónico.

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 DEL APELANTE

El escrito de apelación presentado por la apoderada de los señores ALIRIO FONSECA, CARMEN HERNÁNDEZ y su hija menor de edad SILVIA FONSECA HERNÁNDEZ se fundamentó en dos argumentos centrales consistentes en la presunta inexistencia de pruebas que determinen que los hechos presentados fueron consecuencia de una circunstancia de fuerza mayor y en una indebida valoración probatoria.

En primer lugar, señaló que el Capitán de Puerto de Santa Marta fundamentó la exoneración de la responsabilidad del actuar del capitán de la M/N "CABI SEIS" en la fuerza mayor; sin embargo, esta causal requiere para obrar como justificación un conjunto de elementos tales como la irresistibilidad, consistente en el hecho en que el agente no puede evitar su acaecimiento ni superar sus consecuencias; la imprevisibilidad, entendida como aquél hecho que no se podía establecer con anterioridad a su ocurrencia y finalmente, que el hecho sea externo respecto del obligado. Agregó también que en el siniestro marítimo acaecido el 12 de octubre de 2018, el capitán de la nave conocía las condiciones climáticas y, sin embargo, tomó la decisión de iniciar la navegación con los pasajeros a bordo.

Adujo que el capitán de la embarcación es el jefe superior de la nave y, por ende, el encargado de la dirección de la misma y las decisiones que tome deben ser acatadas por la tripulación y los pasajeros, por lo que con el conocimiento de las condiciones meteorológicas existentes actuó al parecer de forma negligente ordenando zarpar, lo que a la postre generó el naufragio de la motonave.

De otra parte, mencionó la apoderada de los señores ALIRIO FONSECA, CARMEN HERNÁNDEZ y su hija menor de edad SILVIA FONSECA HERNÁNDEZ, pasajeros de la motonave naufragada que las declaraciones obrantes en el expediente no fueron objeto de análisis por parte del Capitán de Puerto de Santa Marta en las que se evidencia que se produjo el retorno de los pasajeros al Rodadero antes de la hora inicialmente acordada debido a las malas condiciones meteorológicas imperantes, en especial, la alta marea. Así mismo, agregó que fue dispuesta la acomodación de los pasajeros en las bancas de atrás hacia adelante debido a que recogería más pasajeros en El Acuario, por lo que se produjo una entrada de agua en la nave, hecho que fue advertido por los pasajeros al capitán de la motonave, quien presuntamente hizo caso omiso a los llamados de atención realizados en ese sentido, generándose posteriormente el mencionado siniestro marítimo.

Finalmente, se extrae del recurso de alzada presentado, que el naufragio de la M/N "CABI SEIS" causó angustia y desasosiego a sus prohijados, quienes consideran haber estado

en alto riesgo como consecuencia de la negligencia del capitán de la nave y de la sociedad TAXI MARINO SAS, empresa propietaria de la motonave, hecho que les generó un sufrimiento emocional injustificado que debe ser compensado en una suma de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes para cada uno de sus poderdantes.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Habiendo citado los principales argumentos expuestos en el recurso de apelación interpuesto por la abogada LEYDY ECHEVERRÍA BOHÓRQUEZ, se observa que estos fueron allegados dentro del término legal establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984.

Mencionado lo anterior es necesario precisar que analizado el recurso de apelación se considera necesario iniciar, exponiendo las consideraciones del Capitán de Puerto de Santa Marta sobre las causas del siniestro marítimo que se ocupa, los alegatos de conclusión presentados en segunda instancia y posteriormente proceder a evacuar los argumentos centrales de la inconformidad con la sentencia de primera instancia de acuerdo a lo mencionado por la recurrente: - Presunta inexistencia de eximentes de responsabilidad. - Respecto de la compensación económica solicitada.

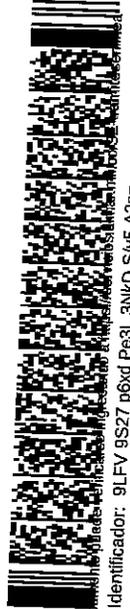
- Fallo de primera instancia

Se indicó en el fallo de primera instancia proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta que en virtud de lo reglado en el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, el naufragio constituye un accidente o siniestro marítimo; así mismo, se estableció que la actividad marítima está reputada dentro de las actividades peligrosas señaladas en el Código Civil al emplearse para su realización un medio de transporte considerado como peligroso.

Seguidamente, se estableció en la sentencia de fecha 30 de diciembre de 2020 que la fuerza mayor, concepto consagrado en el artículo 64 del Código Civil colombiano ha sido definida como el evento imprevisible y no imputable al deudor, desprendiéndose de ello que si hay culpa del deudor no hay lugar a invocar su existencia. Así mismo, identificó como elementos constitutivos de la fuerza mayor o el caso fortuito la inimputabilidad, imprevisibilidad y la irresistibilidad (Sentencia del 31 de mayo de 1965, Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia).

En igual sentido, el Capitán de Puerto de Santa Marta determinó que una vez analizada la responsabilidad y la culpa del capitán de la M/N "CAPI SEIS" de bandera colombiana en el siniestro marítimo de naufragio acaecido el 12 de octubre de 2018, se evidenció que el primer elemento constitutivo de eximente de responsabilidad obedece a la inimputabilidad en tanto que el naufragio de la motonave se debió a las olas que la golpearon y provocaron la entrada de agua, lo que posteriormente produjo el siniestro marítimo.

En ese orden de ideas, se consideró en el fallo de Primera Instancia que la ocurrencia del naufragio no podía ser imputada al capitán de la motonave referida por haberse demostrado suficientemente dentro de la investigación que el siniestro marítimo se produjo como causa de una fuerza mayor, consistente en un hecho de la naturaleza que, a pesar de las maniobras efectuadas por el Capitán, éste no pudo evitar la entrada de agua en la motonave.



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza mediante el uso de un código QR y un código de barras.

Identificador: 9LFV 9S27 p6Xd Pe3L 3NKD SIV5 A3s=

De otra parte, argumentó el Capitán de Puerto de Santa Marta que el naufragio que se produjo el 12 de octubre de 2018 no pudo ser previsto por el Capitán de la M/N "CAPI SEIS" y a su vez se trató de un suceso irresistible como consecuencia del oleaje que se presentó en el lugar de los hechos, por lo que se exoneró de responsabilidad al señor RAÚL ALBERTO CASTILLO ARÉVALO en su condición de Capitán de la nave mencionada al considerarse probada una circunstancia de fuerza mayor.

Finalmente, no hubo lugar a determinar infracción a las normas de marina mercante de conformidad con lo estipulado en el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el Capitán de Puerto se abstuvo de pronunciarse respecto del avalúo de los daños debido a que no obra en el expediente solicitud formal de ninguna persona tendiente a reclamarlos.

Alegatos de conclusión

Mediante auto de fecha 15 de julio de 2021, el suscrito Director General Marítimo corrió traslado a las partes por el término de cinco (05) días para que presentaran alegatos de conclusión en concordancia con lo ordenado en el artículo 60 de Decreto Ley 2324 de 1984, siendo recibido escrito de alegatos por parte de la abogada LEIDY ECHEVERRÍA BOHÓRQUEZ, en calidad de apoderada de los señores ALIRIO FONSECA, CARMEN HERNÁNDEZ y SILVIA FONSECA HERNÁNDEZ.

Indicó en su escrito de alegatos, que reposan en el expediente declaraciones que no fueron objeto de análisis por parte del Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de las que quedó claro que para el momento de los hechos se presentaban malas condiciones meteorológicas, por lo que se produjo el embarque de pasajeros antes de la hora acordada para el retorno al sector del Rodadero. Igualmente manifestó que se inició el embarque de pasajeros siendo organizados desde las bancas de la popa hacia la proa porque debía recogerse de forma posterior más pasajeros, por lo que se produjo el ingreso de agua a la motonave, hecho que fue advertido por los pasajeros al capitán de la M/N "CAPI SEIS" quien hizo caso omiso de las advertencias hasta que la entrada de agua era de tal magnitud que el motor de la embarcación se encontraba completamente sumergido en el agua, por lo que tuvieron que abandonar la motonave por las ventanas de la misma.

Agregó que el informe pericial aportado por el señor CARLOS ANZOLA MARTÍNEZ es enfático en afirmar que al ser varada la motonave en la playa para el embarque de los pasajeros es afectada por el oleaje, situación que era conocida por el capitán de la nave, así como las condiciones meteorológicas imperantes y a pesar de ello tomó la decisión de embarcar los pasajeros y zarpar, por lo que considera que el naufragio de la motonave se debió a la impericia y negligencia mostrada por el señor RAÚL ALBERTO CASTILLO ARÉVALO, capitán de la nave en comento.

A modo de conclusión agrega que las circunstancias que dieron origen al siniestro marítimo de naufragio de la M/N "CAPI SEIS" no fueron consecuencia de un evento de fuerza mayor como lo determinó el Capitán de Puerto de Santa Marta, toda vez que las condiciones eran conocidas por el capitán de la nave al ser hechos notorios, situación que a su vez era previsible y posible de resistir.

Presunta inexistencia de eximentes de responsabilidad

Fundamentó el Capitán de Puerto de Santa Marta la decisión de Primera Instancia al considerar probada la presencia de un eximente de responsabilidad por el siniestro marítimo de naufragio consistente en la fuerza mayor, por considerar que los factores que lo generaron obedecen a un hecho de la naturaleza irresistible, imprevisible que no podía serle imputado al señor RAÚL ALBERTO CASTILLO ARÉVALO en su condición de capitán de la M/N "CAPI SEIS".

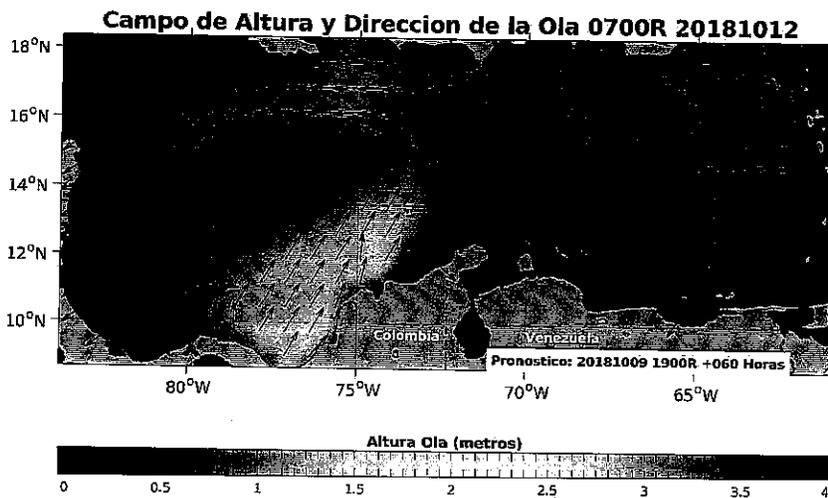
Con la finalidad de verificar los argumentos expuestos en el recurso de apelación que aquí se decide, el Despacho procede a realizar una serie de observaciones producto del análisis integral del material probatorio allegado al plenario.

En primer lugar, es conveniente resaltar que el señor RAÚL ALBERTO CASTILLO ARÉVALO, capitán de la motonave "CAPI SEIS" contaba para la fecha de los hechos con licencia de navegación vigente como marinero costanero de cubierta, la cual había sido expedida desde el 18 de noviembre de 2013 (folio 5). Así mismo, del dictamen pericial practicado en el transcurso de la investigación se determinó que contaba con una experiencia de tres años realizando transporte de pasajeros en la zona.

De otra parte, las declaraciones bajo la gravedad de juramento obtenidas en el proceso coinciden en afirmar que aproximadamente a las 14:30 horas se iba a realizar el retorno de los pasajeros de la motonave naufragada al sector del Rodadero, que advirtieron fuerte oleaje y recibieron instrucciones por parte del Capitán de la M/N "CAPI SEIS" y su auxiliar de embarcarse de popa a proa cuando se produjo el ingreso de agua como consecuencia de tres olas que ingresaron a la embarcación; igualmente, coinciden en afirmar que le indicaron de la situación al capitán de la motonave quien les manifestó que era normal y continuó saliendo de la zona donde se encontraba en reversa; no obstante, no cesó el ingreso de agua a la nave, los motores de la misma se encontraron sumergidos y no fue posible evitar el naufragio.

Así mismo, con el objetivo de identificar las condiciones meteorológicas imperantes para el día 12 de octubre de 2018, el Despacho verificó el diagnóstico de las condiciones meteorológicas y oceanográficas para el día, encontrando:

"Pronóstico para el 2018-10-12 - Día



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza mediante el uso de la tecnología de firma digital. Identificador: 9LFV 9S27 p6xd Pe3L 3NKD SV45 A3s=



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza a través de la siguiente URL: <https://www.cioh.org.co/validacion>
Identificador: 9L5V 9527 p6xd Pe3l 3NKD SNV5 A3S=

Noroeste, viento de dirección este-noreste, con velocidad de 6 a 8 nudos. Altura del oleaje oscilará entre 0.6 y 1.0 metros. Lluvias ligeras
Suroeste, viento de dirección este, con velocidad de 5 a 8 nudos. Altura del oleaje oscilará entre 0.5 y 0.7 metros. Lluvias ligeras a moderadas.
Noreste, viento de dirección este-sureste, con velocidad de 10 a 12 nudos. Altura del oleaje oscilará entre 0.9 y 1.4 metros. Lluvias ligeras
Sureste, viento de dirección este, con velocidad de 10 a 13 nudos. Altura del oleaje oscilará entre 0.9 y 1.2 metros. Posibles lluvias ligeras.
<https://www.cioh.org.co/meteorologia/PreCaAltamar.php>

Como es de conocimiento general para quienes desarrollan la actividad de navegación, es posible tener conocimiento actualizado respecto de las condiciones meteorológicas que se presenten en el litoral colombiano a través de los informes diarios presentados por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe en su página web; encontrando que para la fecha de los hechos se presentaba un oleaje proveniente del sureste que si bien no impedía ejercer la navegación, si requería que fueran evaluados los factores particulares y locales del sector de Playa Blanca, tales como la falta de muelle, la maniobra de embarque y la distribución del peso durante el mismo.

En similar sentido, el informe pericial obrante a folio 124 destaca que *“El Capitán conocía de la presencia del fuerte oleaje proveniente del sur durante el embarque de los pasajeros”*. Situación que fue confirmada posteriormente en la audiencia en la que se rindió el dictamen pericial de fecha 21 de octubre de 2020 (folio 190) donde el señor CARLOS ALBERTO ANZOLA MARTÍNEZ en su calidad de Perito Marítimo en Navegación y Cubierta categoría A, señaló que:

“PREGUNTADO: Qué era lo recomendable en ese momento, de acuerdo a la práctica marítima, que zarparan o esperar a que mejoraran las condiciones meteorológicas. CONTESTO: De acuerdo a las prácticas de seguridad lo recomendable es que las condiciones meteorológicas mejoren... PREGUNTADO: ¿Considerando el oleaje que ingresó a la embarcación, se podía navegar sin riesgo a sufrir un naufragio? CONTESTO: Esta maniobra la realiza con mucha frecuencia el personal de lancheros que trabajan en el área y siempre la hacen bajo la modalidad de riesgo asumido, la gran mayoría de veces ha sido exitosa. En este caso no lo fue... PREGUNTADO: Si hubo culpa o error humano, a quién se le podría imputar en este caso, parte a los pasajeros o parte de la tripulación. CONTESTO: Si tomamos la definición de error humano como el desvío de la norma, en este caso el capitán de la lancha debería haber asumido lo que está contemplado en el sistema de gestión de la empresa TAXI MARINO que establece que se debería esperar a que las condiciones de mar y tiempo amarinaran... PREGUNTADO: Lo que significa que si el viento se presentó en ese momento en forma impredecible ya era muy difícil saber por parte de la tripulación lo que se sucedería de ahí en adelante y cuál sería la reacción de los pasajeros. CONTESTO: Afirmativo, la tripulación al no tener claro qué seguiría, asumió el riesgo de sacar los pasajeros y se encontró con que la maniobra que se realizó no fue suficiente para evitar la entrada de agua, lo que llevó a los hechos conocidos.” (Subrayado fuera del texto).

Estima el Despacho que, del diagnóstico de las condiciones meteorológicas publicado por el Centro de investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas, de las declaraciones obrantes en el plenario, el dictamen pericial allegado al expediente y la sustentación del mismo en audiencia, no se advierten los elementos requeridos para que pueda reputarse

una circunstancia de fuerza mayor y en ese sentido un eximente de responsabilidad por los hechos en que se produjo el siniestro marítimo de la M/N "CAPI SEIS": imprevisibilidad, irresistibilidad e inimputabilidad.

Respecto del elemento de la imprevisibilidad, quedó ampliamente decantado que las condiciones meteorológicas imperantes para la fecha en que se produjo el naufragio de la motonave en comento son publicadas por la Autoridad Marítima con la finalidad de advertir a los navegantes las situaciones que pueden encontrar cuando realizan actividades de navegación; así mismo, antes de efectuarse el embarque de los pasajeros a la M/N "CAPI SEIS" para ser retornados al Rodadero tenía pleno conocimiento del oleaje que estaba presentado la zona y de la falta de embarcadero en el sitio; aspectos concordantes a su vez con lo señalado en párrafos anteriores por el perito CARLOS ALBERTO ANZOLA MARTÍNEZ.

Ahora bien, sobre el elemento de la irresistibilidad tampoco considera esta Dirección General que pueda predicarse en el caso que nos ocupa teniendo en cuenta que el capitán de la M/N "CAPI SEIS" pudo abstenerse de zarpar en las condiciones que se presentaban, posponiendo tal actividad al momento en que las condiciones meteomarinas mejoraran e hicieran segura la navegación, situación que también fue advertida por el perito designado en la presente investigación durante la audiencia de sustentación y eventual contradicción del dictamen, obrante a folio 190.

De otra parte, en lo referente a la inimputabilidad, si bien es cierto que la presencia de un fuerte oleaje no puede ser atribuido a quien se desempeñaba como capitán, éste como el encargado del gobierno de la nave debió adoptar las precauciones necesarias para evitar los hechos conocidos y no asumir el riesgo de emprender la navegación cuando las condiciones del mar y la forma de embarcar los pasajeros en el sector conocido como Playa Blanca, no eran adecuados. Lo anterior, también fue un aspecto discutido en la sustentación del dictamen pericial que forma parte del expediente, el cual no fue objetado por ninguna de las partes.

Respecto de la fuerza mayor y el caso fortuito, la Corte Suprema de Justicia ha señalado:

"En torno a tales requisitos, la Corte ha puntualizado que, si "el acontecimiento es susceptible de ser humanamente previsto, por más súbito y arrollador de la voluntad que parezca, no genera el caso fortuito ni la fuerza mayor..." (G. J. Tomos. LIV, página, 377, y CLVIII, página 63)" ... Y en relación con la irresistibilidad, ha predicado la Sala que un hecho "es irresistible, "en el sentido estricto de no haberse podido evitar su acaecimiento ni tampoco sus consecuencias, colocando al agente -sojuzgado por el suceso así sobrevenido- en la absoluta imposibilidad de obrar del modo debido, habida cuenta que si lo que se produce es tan solo una dificultad más o menos acentuada para enfrentarlo, tampoco se configura el fenómeno liberatorio del que viene haciéndose mérito". (Subrayado fuera del texto). Sentencia de 26 de noviembre de 1999; exp.: 5220)."

A modo de conclusión, estima el Despacho que no se cumplieron los elementos establecidos por la jurisprudencia colombiana consistentes en la imprevisibilidad e irresistibilidad para determinar que se presentó un hecho de fuerza mayor que exima de responsabilidad al señor RAÚL ALBERTO CASTILLO ARÉVALO, por los argumentos anteriormente expuestos, sumados a la obligación que le correspondía en su condición de Capitán de la M/N "CAPI SEIS", de velar en todo momento por la seguridad de los

pasajeros, la tripulación y la motonave que gobierna; razón por la que se modificará el fallo de primera instancia en ese sentido.

- **Respecto de la compensación económica solicitada**

Indicó la abogada recurrente en su escrito de alzada, la solicitud de una compensación económica como consecuencia del sufrimiento emocional injustificado que aduce, sufrieron sus poderdantes, para lo cual requiere la suma de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes para cada uno de ellos.

Es importante precisar que en virtud de lo establecido en el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, los fallos emitidos por la Autoridad Marítima como consecuencia de un siniestro, deben contener:

- a. Declaración de culpabilidad y responsabilidad con respecto a los accidentes investigados.
- b. Avalúo de los daños ocurridos.
- c. Sanciones o multas si hay lugar con ocasión de infracciones a la normatividad marítima.

Del fallo de primera instancia, de fecha 30 de diciembre de 2020 proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta se estableció que el Despacho no haría pronunciamiento alguno respecto del avalúo de los daños, teniendo en cuenta que no obra dentro del expediente solicitud formal de una parte tendiente a reclamarlos.

Frente al reconocimiento de los daños morales como puede traducirse la solicitud de la recurrente sobre el presunto sufrimiento emocional que padecieron sus poderdantes, 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"¹. (Cursiva fuera de texto)

Al respecto, la Corte Suprema de Justicia ha manifestado en 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*"². (Cursiva fuera de texto)

Teniendo claro el concepto sobre el cual recae la solicitud por parte de la apoderada, se observa que esta señala que sus representados como consecuencia del sufrimiento emocional injustificado al encontrarse a bordo de la M/N "CAPI SEIS" al momento de su naufragio deben ser compensados económicamente.

Empero, aunque la legislación nacional no dispone de una prueba exclusiva para la acreditación de tales perjuicios, para el caso en concreto no fue aportado dictamen pericial alguno, o cualquier otra prueba que ofreciera al Despacho sobre si los pasajeros desarrollaron comportamientos de aflicción derivados del naufragio acontecido. El daño moral no comporta la excepción a la regla del principio general de la reparación del daño,

¹Velásquez Posada, *op. cit.*, pág. 290.

² Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. 5 de agosto de 2014. Radicación: Exp. No. 2003-00660-01. Magistrado Ponente: Ariel Salazar Ramírez.

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 existencia³.

Aunque resulta incontrovertible que los pasajeros a bordo de la M/N "CABI SEIS" pudieron sufrir impactos negativos al momento del naufragio de la misma, ante una reclamación judicial, no puede la víctima dejar al juez conjeturar las repercusiones concretas de esa situación perjudicial⁴, por lo que los afectados se despreocuparon de señalar con claridad las particularidades del daño que sufrieron por lo que no es dable la aseveración de su existencia real, determinada y concreta.

De manera que, este Despacho no accederá a las pretensiones de la abogada recurrente y en consecuencia se abstendrá de fijar avalúo de los daños que fueron ocasionados como consecuencia del siniestro marítimo, confirmando el artículo correspondiente en el fallo emitido en primera instancia

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR el artículo **PRIMERO** del fallo de primera instancia de fecha 30 de diciembre de 2020 proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta de conformidad con la parte motiva del presente proveído, el cual quedará así:

"ARTÍCULO 1º. DECLARAR RESPONSABLE al señor RAÚL ALBERTO CASTILLO ARÉVALO, identificado con la cédula de ciudadanía N° 84.459.476 expedida en Santa Marta, en su condición de capitán de la M/N "CABI SEIS" con número de matrícula CP-04-1663 de bandera colombiana, por la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la citada nave en hechos ocurridos el 12 de octubre de 2018 en el sector de Playa Blanca."

ARTÍCULO 2º.- CONFIRMAR los demás artículos del fallo de primera instancia de fecha 30 de diciembre de 2020 proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta.

ARTÍCULO 3º. NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta la presente decisión a la abogada LEYDY ECHEVERRÍA BOHÓRQUEZ y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

³ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, "G.J.", ts cc, pág. 86 y pág. 670.

⁴ 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



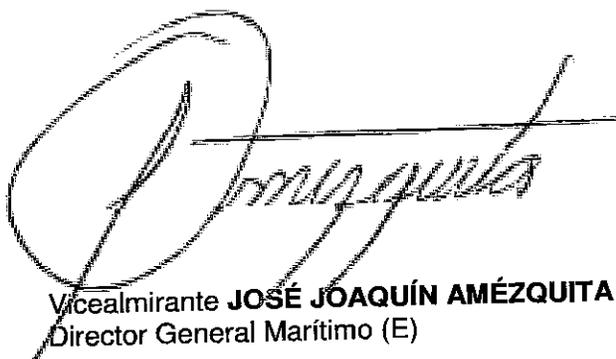
Identificador: 9L FV 9S27 p6xd Pe8L 3NKD S/v5 A3s=

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

ARTÍCULO 4º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 5º.- ORDENAR al señor 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,



Vicealmirante **JOSÉ JOAQUÍN AMÉZQUITA GARCÍA**
Director General Marítimo (E)