

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA

Bogotá, D.C., 26 de marzo de 2021

Referencia:

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto en contra de la sentencia de primera instancia del 10 de septiembre de 2019, proferido por el Capitán de Puerto de San Andrés Isla, dentro de la investigación jurisdiccional adelantada por el siniestro marítimo de muerte de la señora ÁNGELA MARÍA MAESTRE RAMÍREZ, ocasionados presuntamente por el Capitán de la motonave BUCKAN BAILA de bandera colombiana, ocurrido el pasado 20 de marzo de 2017, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante Informe presentado por el Comandante de Acción Rápida BP-486 de la Estación de Guardacostas de San Andrés Isla; se puso en conocimiento al señor Capitán de Puerto de la jurisdicción en mención, los hechos relacionados con las lesiones graves y posterior muerte de la señora ÁNGELA MARÍA MAESTRE RAMÍREZ, acaecidos el 20 de marzo de 2017.
2. El día 21 de marzo de 2017, el Capitán de Puerto de San Andrés Isla una vez tuvo conocimiento de los hechos anteriormente descritos, procedió a dar apertura a la investigación jurisdiccional por el siniestro marítimo citado, decretando a la vez la práctica de los medios probatorios pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación, así como fijación de fecha para la realización de la Audiencia que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. Con fundamento en las pruebas decretadas, practicadas y recolectadas; el Capitán de Puerto de San Andrés Isla, profirió sentencia de primera instancia el día 10 de septiembre de 2019, mediante la cual declaró civil y extracontractualmente responsable del siniestro marítimo de muerte de la señora ÁNGELA MARÍA MAESTRE RAMÍREZ, a los señores NED DUKE HOOKER, identificado con la cédula de ciudadanía No. 18.003.185 y LARRY ALLEN DUKE HOOKER, identificado con la cédula de ciudadanía No. 18.001.657, en calidad de

Capitán y Armador de la motonave BUCKAN BAILA de bandera colombiana, respectivamente.

De igual manera, dispuso declarar responsables por el siniestro marítimo (sic) de muerte, así como administrativamente por violación a las normas de Marina Mercante, a los señores:

Nombre	Identificación	Sanción (Multa)
NED DUKE HOOKER Capitán de la MN BUCKAN BAILA	18.003.185	Cinco (05) S.M.L.M.V., equivalentes a Tres Millones Seiscientos Ochenta y Ocho Mil Quinientos Ochenta y Cinco Pesos (\$ 3.688.585 M/C)
LARRY ALLEN DUKE HOOKER Propietario y Armador de la MN. BUCKAN BAILA	18.001.657	Seiscientos Ochenta y Ocho Mil Quinientos Ochenta y Cinco Pesos (\$ 3.688.585 M/C)
NED DUKE HOOKER Capitán de la MN BUCKAN BAILA	18.003.185	Tres Punto Treinta y Uno (3.31) S.M.L.M.V., equivalentes a Dos Millones Cuatrocientos Cuarenta y Un Mil Ochocientos Cuarenta y Tres Pesos (\$2.441.843)
LARRY ALLEN DUKE HOOKER Propietario y Armador de la MN. BUCKAN BAILA	18.001.657	Tres Punto Treinta y Uno (3.31) S.M.L.M.V., equivalentes a Dos Millones Cuatrocientos Cuarenta y Un Mil Ochocientos Cuarenta y Tres Pesos (\$2.441.843)
ANTONIO EDUARDO CARO RUIZ Capitán MN LUCKY LOOK	1.123.623.565	Tres (3) S.M.L.M.V., equivalentes a Dos Millones Doscientos Trece Mil Ciento Cincuenta y Un Pesos (\$2.213.151 M/C)
LEILA HOUSINI JALLER Propietaria y Armador MN LUCKY LOOK	52.618.169	Tres (3) S.M.L.M.V., equivalentes a Dos Millones Cuatrocientos Cuarenta y Un Mil Ochocientos Cuarenta y Tres Pesos (\$2.441.843)

Por otra parte, en cuanto al avalúo de daños se refiere, el Capitán de Puerto de San Andrés Isla se abstuvo de pronunciarse sobre los mismos, teniendo en cuenta la parte motiva de la sentencia en mención.

4. Respecto a lo anterior, el día 01 de noviembre de 2019, el abogado MAXIMILIANO NEWBALL ESCALONA, apoderado judicial del Capitán y Armador de la MN BUCKAN BAILA, de bandera colombiana, interpuso recurso de apelación en contra de la sentencia de primera instancia del 10 de septiembre de 2019.

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

Del escrito de apelación presentado por el abogado MAXIMILIANO NEWBALL ESCALONA en condición de apoderado judicial de los señores NED DUKE HOOKER y LARRY ALLEN DUKE HOOKER, Capitán y Propietario-Armador de la motonave "BUCKAN BAILA"; este Despacho se permite extraer los siguiente:

1. En cuanto a la prueba pericial decretada en el auto de apertura del 21 de marzo de 2017 y practicada por el Perito Marítimo Categoría "C" IVÀN MOLINA ÀLVAREZ, se cita textualmente lo siguiente:

"(...)

*Sea lo primero advertir que brilla por su ausencia el análisis en conjunto de todas y cada una de las pruebas oportunamente solicitadas, decretadas, y practicadas dentro del asunto que aquí ocupa nuestra atención, afirmación que hago teniendo en cuenta que dentro de las pruebas obrantes dentro del plenario **se encuentra un DICTAMEN pericial**, que se relaciona en las pruebas que allí cabalgan, sin embargo se pasa por alto un verdadero estudio o análisis del mismo o lo que es peor, no se ha tenido en cuenta ya que de haber sido estudiada, analizada o tomada en cuenta el resultado o fallo del siniestro jamás podría derivar en lo que se señala en la providencia objeto de reproche de este humilde servidor.*

(...)



Identificador: jm41 PWDF yIEB j3XR FJb2 IV23 aC4=

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

Ahora bien, también encontramos dentro de las declaraciones de todos y cada una de las personas que rindieron sus deponencias dentro de este proceso, todos son claros y categóricos en que las personas que se encontraban bañándose en White wáter **ninguno de los 12 bañistas** (...) quienes incluso estaban buceando, no contaban con algún elemento que permitiese visualizarlos dentro del mar y en un área donde no existe prohibición alguna para el tránsito de embarcaciones; ni existe alguna norma que establezca que se trata dicho sitio de área de bañistas o de buceo (...).

(...)

Se insiste que no obstante existen personas que acostumbran ir a dicho sitio donde ocurrieron los hechos con pontones generalmente y suelen bañarse allí; **MAL SE HACE EN BAÑARSE O BUCEAR ALLÍ SIN SEÑALIZACIÓN ALGUNA** que permita visualizar y alertar a los navegantes que en su momento hay bañistas o buzos allí y tampoco es área restringida para el paso de lanchas o embarcaciones. REVISADA TODAS Y CADA UNA DE LAS **CARTAS NAÚTICAS, INCLUSO LAS DE APPROACHING NAVIGATION CHART FOR SAN ANDRES ISLAND HARBOUR;** no se evidencia alguna restricción de tránsito de embarcación en esa zona (...)

2. En cuanto a una causa extraña, en especial a la CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA, se esgrime lo siguiente:

(...)

Ahora bien, con la tesis de la presunción de culpa en contra del autor o agente y a favor de la víctima por el desarrollo de actividades peligrosas, la doctrina jurisprudencial se enfocó en aquellas situaciones en las que tanto la víctima como el victimario ejercían actividades de tal tipo, frente a lo cual se postuló la neutralización absoluta de presunciones desplazando el asunto al campo de la culpa probada cuando ambas actividades o sometimiento de riesgos equivalentes; o lo que es igual, el perjudicado terminaba siendo afectado por la misma presunción.

(...)

Así las cosas, no hay duda que el causante del accidente fue la misma víctima al ponerse en situación de riesgo inminente quien no respetó las señales que eventualmente deberían tener en el momento de estar allí como bañistas o buzos.

(...)

Por otra parte con relación a la imposición de multas es de señalar que en ambos casos igualmente, tanto el Capitán del "Buckan baila", como del pontón no cumplían con algunos requisitos de ley para estar navegando; pero con la gran diferencia que quien capitaneaba el pontón "Lucky Look"

no contaba con licencia para ello y además como lo advierte el perito en su dictamen, fue un acto de irresponsabilidad e impericia de su parte que conllevó a los hechos aquí investigados.(...)" (Subrayado y cursiva fuera de texto).

ASPECTOS PROCESALES RELEVANTES

Una vez recibido el expediente en sede de apelación y con posterioridad al estudio de legalidad sobre el mismo; este Despacho advirtió la interposición del recurso de apelación como subsidiario al de reposición por parte del señor ANTONIO EDUARDO CARO RUIZ, en calidad de Capitán de la motonave LOOKY LOOK. Sin embargo, el citado recurso fue interpuesto de manera personal y directa, es decir, sin estar legitimado para comparecer en la investigación.

Dada la naturaleza de este tipo de investigaciones jurisdiccionales, todos los actos de disposición del derecho en litigio, entre ellos, conciliar, transigir, interponer recursos, allanarse, confesar, entre otros, requerirán del derecho de postulación.

Respecto a la aclaración hecha con anterioridad, este Despacho mediante auto del 12 de marzo de 2020, procedió a inadmitir el recurso presentado, conforme a las razones expuestas.

Por otra parte, se tiene que mediante auto del día 20 de septiembre de 2018, el Capitán de Puerto de San Andrés Isla declaró cerrada la investigación y se corrió traslado a las partes para alegatos de conclusión. No obstante, el día 05 de octubre de 2018, se recibió por parte de la Capitanía de Puerto de San Andrés Isla, informe pericial presentado por el Perito Marítimo IVÁN MOLINA ÁLVAREZ, al cual la Capitanía de Puerto en mención, por medio de auto del 08 de octubre de la misma anualidad, dio traslado a las partes por el término de dos (02) días para que las mismas pudieran solicitar complementación, aclaración u objetar por error grave.

En cuanto a ello, el apoderado judicial del Capitán y Armador de la motonave BUCKAN BAILA, presentó escrito mediante el cual se pronunció sobre los puntos del informe mencionado, cumpliéndose de esta manera el traslado correspondiente, respetando a su vez el principio de contradicción propio de las actuaciones jurisdiccionales.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Teniendo en cuenta que fueron citados los principales argumentos expuestos en el recurso de apelación presentado por el apoderado del Capitán y Armador de la MN BUCKAN BAILA; se constató que él mismo fue allegado dentro del término legal establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984.

En ese orden de ideas, este Despacho procederá a resolver el recurso interpuesto, así como los demás elementos integrantes de la sentencia, en virtud de lo establecido en el artículo 48 del Decreto Ley aplicable, así:



Identificador: jm41 PWDF YJEB j3XR FJb2 IV23 aC4=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza mediante el uso de la tecnología de firma digital.

FRENTE A LOS ARGUMENTOS DEL RECURSO DE APELACIÓN

1) Abogado **MAXIMILIANO NEWBALL ESCALONA** en condición de apoderado de los señores NED DUKE HOOKER y LARRY ALLEN DUKE HOOKER, Capitán y Propietario-Armador de la motonave "BUCKAN BAILA".

Teniendo en cuenta el orden en los que fueron extraídos y descritos en la presente providencia los argumentos planteados por el apoderado judicial de las partes en comento; se considera importante referirse a ellos de la siguiente manera:

En primer lugar, tratándose de la prueba pericial practicada dentro de la investigación sujeta a estudio en el presente recurso de apelación, se tiene que:

El día 05 de octubre de 2018, se recibió por parte de la Capitanía de Puerto de San Andrés Isla, informe pericial presentado por el Perito Marítimo IVÁN MOLINA ÁLVAREZ, al cual la Capitanía de Puerto en mención, por medio de auto del 08 de octubre de la misma anualidad, dio traslado a las partes por el término de dos (02) días para que las mismas pudieran solicitar complementación, aclaración u objetar por error grave.

En cuanto a ello, el apoderado judicial del Capitán y Armador de la motonave BUCKAN BAILA, el día 24 de octubre de 2018, presentó escrito mediante el cual se pronunció sobre los puntos del informe mencionado, cumpliéndose de esta manera el traslado correspondiente, respetando a su vez el principio de contradicción propio de las actuaciones jurisdiccionales.

Cabe resaltar que, el escrito presentado por el abogado en cita, fue aportado una vez vencido el término de dos días dado por el Despacho para el ejercicio del derecho de contradicción, no obstante, fue recibido a fin de cumplir con las garantías Constitucionales de las partes.

Así pues, no es admisible aceptar por este Despacho el argumento incoado por la recurrente, por cuanto implica un *exceso ritual manifiesto* en la práctica de la prueba pericial. Si bien el Decreto Ley 2324 de 1984, como norma especial y el Código General del Proceso, aplicable por vía de remisión normativa, contemplan diversos pasos para el decreto y práctica de la misma; no se puede alegar y considerar que la prueba se encuentra viciada de nulidad por falta de alguno de ellos, cuando se puede corroborar que se garantizó el debido proceso de las partes, así como el derecho de contradicción.

Así mismo, si bien se evidencian ciertos errores procedimentales en los que incurrió la Capitanía de Puerto de San Andrés Isla; se debe precisar que con cada actuación se propendió a la efectividad y prevalencia del derecho sustancial (Constitución Nacional, art. 228).

Dentro de este mismo contexto, es preciso acotar que hay cargas procesales en materia probatoria que corresponden tanto a las partes como al Juez (Capitán de Puerto), siendo para este último de ejercicio ineludible, por cuanto permitirá que se



Identificador: jm41 PWDF yIEB j3XR FJb2 IV23 aC4=

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

emita una sentencia de fondo, reconociendo de esta manera el principio de cosa juzgada, así como los fines del proceso y de la misma administración de justicia (realización del derecho mediante la pronta, adecuada y definitiva solución de los litigios).

Respecto a las cargas procesales en materia probatoria, la jurisprudencia nacional ha sostenido:

“(...,) En este puntual tema, la doctrina ha enseñado que para saber “con claridad qué debe entenderse por carga de la prueba, es indispensable distinguir los dos aspectos de la noción: 1) Por una parte, es una regla para el juzgador o regla de juicio, porque le indica cómo debe fallar cuando no encuentre la prueba de los hechos sobre los cuales debe basar su decisión, permitiéndolo hacerlo en el fondo y evitándole proferir un non liquen, esto es, una sentencia inhibitoria por falta de prueba que viene a ser sucedáneo de la prueba de tales hechos; 2) Por otro aspectos, es una regla de conducta para las partes, porque indirectamente les señala cuáles son los hechos que a cada una le interesa probar (a falta de prueba aducida oficiosamente o por la parte contraria), para que sean considerados como ciertos por el juez y sirvan de fundamento a sus pretensiones o excepciones” (...,)”¹.(Cursiva por fuera de texto)

Asimismo, la Doctrina ha reiterado:

“(...,) Esta figura contempla dos dimensiones procesales, la primera de ellas relacionada con la obligación del Juez en emitir una decisión de fondo, y la segunda con la conducta que deben adoptar las partes para probar los hechos que permitirán sacar avante sus pretensiones (Art.167 CGP) ...,

Se ha de precisar que la primera dimensión es imperativa para el juez (norma de orden público), por cuanto no se le está permitido emitir jurisprudencias inhibitorias. En cuanto a la segunda dimensión, es meramente facultativa, es decir un principio de auto responsabilidad de las partes, porque si bien la ley le otorga ese poder para aducir pruebas, las deja en libertad para no hacerlo, ya que nadie les puede exigir su observancia, a lo que si no se pueden sustraer las partes es a las consecuencias de su conducta probatoria frente a la carga de la prueba, por cuanto conforme a ésta, la decisión debe ser adversa para quien debía suministrarla y no lo hizo (...,)” (Devis, Echandía,2002).

Por lo tanto, en un proceso solo importan los hechos demostrados, y cuando el Juez no tiene pleno convencimiento de los mismos, debe hacer uso de los medios necesarios para llegar a la certeza de la verdad procesal y así dictar un fallo de fondo, como fue el caso adoptado por la Capitanía de Puerto de San Andrés.

¹ Corte Suprema de Justicia, Proceso No. 35.109. M.P. JULIO ENRIQUE SOCHA SALAMANCA, 17 de noviembre de 2010.



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza mediante el código QR y el código de barras.
Identificador: jm41 PWDF yIEB j3XR F.Jb2 IV23 aC4=

En ese mismo sentido, es menester señalar que el Capitán de Puerto, al actuar como un Juez de la República, tiene el deber de adoptar las medidas autorizadas en las leyes procesales aplicables, a fin de sanear los vicios de procedimiento o precaverlos, respetando en todo momento el derecho de contradicción y el principio de congruencia (numeral 5°, art. 45, CGP).

Dentro de esa misma línea, se considera necesario traer a colación lo desarrollado por la jurisprudencia nacional², respecto a los defectos procedimentales, así:

“(...), El defecto procedimental por exceso ritual manifiesto se presenta en los casos donde el juez o magistrado obstaculiza “la efectividad de los derechos constitucionales por motivos formales”, es decir, el procedimiento es una barrera para la eficacia del derecho sustancial y en ese sentido, deniegan justicia, por “(i) aplicar disposiciones procesales que se oponen a la vigencia de derechos constitucionales en un caso concreto; (ii) exigir el cumplimiento de requisitos formales de forma irreflexiva y que en determinadas circunstancias puedan constituir cargas imposibles de cumplir para las partes, siempre que esa situación se encuentre comprobada; o (iii), incurrir en un rigorismo procedimental en la apreciación de las pruebas”. (Cursiva fuera de texto)

Es por lo anterior, que este Despacho desestimaré el argumento incoado por el recurrente, toda vez que como se ha reiterado, la prueba pericial, así como las demás pruebas sugeridas en la investigación, eran necesarias, conducentes y pertinentes para determinar la verdad de lo ocurrido (*Paráfrasis*).

2) En cuanto a la alegación de una causa extraña, en especial la relacionada con la CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA, en la cual sustenta que la señora ÀNGELA MARÍA MAESTRE RAMÍREZ, en calidad de víctima fue quien se puso en situación de riesgo inminente, al no respetar las señales que eventualmente deberían tener en el momento de estar allí como bañistas o buzos (*paráfrasis*), se hace necesario precisar lo siguiente:

Dentro de los regímenes de la Responsabilidad Civil Extracontractual, se derivan tres teorías a saber: 1. Teoría subjetiva, 2. Una mixta³ y 3. Una objetiva. Dentro de cada una de las citadas teorías, el tratamiento probatorio y los elementos propios de la responsabilidad variarán, ya sea que unos opten por romper el nexo de causalidad en el elemento *culpa*⁴ (teoría subjetiva y mixta, régimen de culpa probada y culpa presunta) o por el contrario en el elemento de la responsabilidad y el daño (teoría objetiva- régimen probatorio: Culpa presunta).

² Corte Constitucional, sentencia SU355/17, Magistrado Ponente: IVÁN HUMBERTO ESCRUCERÍA MAYOLO.

³ Se fundamenta el régimen probatorio de culpa presunta. En este caso, le corresponderá al preseunto responsable del daño, desvirtuar el hecho, la culpa y el daño causado. Responsabilidad Indirecta o por el hecho ajeno o sobre las cosas animadas e inanimadas – Culpa in eligendo e in vigilando, (artículo 2347 del Código Civil)

⁴ Se basa en el régimen probatorio de culpa probada, es decir, le corresponderá a la víctima probar la culpa, el daño y el nexo causal. Generalmente se aplica en la Responsabilidad Directa por el hecho propio (artículos 2341, 2353 del Código Civil)

En cuanto a la teoría objetiva, se tiene que en sentencia aislada de la Sala de Casación Civil del a Corte Suprema de Justicia, del 24 de agosto de 2009, Magistrado Ponente WILLIAM NAMÈN VARGAS; se describió un cambio tangencial en la teoría de la responsabilidad civil extracontractual aplicable a los riesgos derivados de la navegación.

Corolario a ello, se destacó la precisión sobre la tesis del riesgo creado o riesgo beneficio, en especial lo relacionado a los riesgos generados por el guardián de la cosa o de la actividad peligrosa. En este sentido se reiteró que, al guardián de la cosa o actividad, le corresponderá desvirtuar la “presunción de responsabilidad que pesa en su contra”, mediante la alegación de una causa extraña (caso fortuito o fuerza mayor, hecho de un tercero o culpa exclusiva de la víctima).

Ahora bien, la posición actual de la Corte en torno de la responsabilidad civil por actividades peligrosas, ha estado orientada por la necesidad de reaccionar de una manera adecuada (*paráfrasis*) “(...) ante los daños en condiciones de simetría entre el autor y la víctima, procurando una solución normativa, justa y equitativa (...)”⁵. (Cursiva fuera de texto).

En esa misma dirección, la Corte⁶ indicó:

“(....) De igual manera, no se debe desconocer que la conducta positiva o negativa de la víctima puede tener incidencia relevante en el examen de la responsabilidad civil, pues su comportamiento puede corresponder a una condición del daño.

Así las cosas, cuando la actuación de quien sufre el menoscabo no es motivo exclusivo o concurrente del percance que él mismo padece, tal situación carecerá de eficacia para desestimar la responsabilidad civil del autor o modificar el quantum indemnizatorio.

Por el contrario, si la actividad del lesionado resulta “en todo o en parte”⁷ determinante en la causa del perjuicio que ésta haya sufrido, su proceder, si es total, desvirtuará correlativamente, “el nexo causal entre el comportamiento del presunto ofensor y el daño inferido”⁸, dando paso a exonerar por completo al demandado del deber de reparación; en tanto, si es en parte, a reducir el valor de ésta (....) “(Negrilla y cursiva fuera de texto).

Es así que, al analizar los distintos medios probatorios practicados dentro de la investigación para desvirtuar la causa extraña alegada por el apelante, se verifica que.

⁵ Sentencia ídem.

⁶ SC2107-2018. Radicación: 11001-31-03-032-2011-00736-01. Magistrado Ponente: LUIS ARMANDO TOLOSA VILLABONA

⁷ CSJ SC 16 de diciembre de 2010, rad. 1989-00042-01.

⁸ Ídem.



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza mediante el código QR y el código de verificación. Identificador: jm41 PWDF yIEB j3XR FJ62 IV23 aC4=

1. Las condiciones meteomarinas para el día en que ocurrieron los hechos (20 de marzo de 2017), tuvo un comportamiento moderado para la zona del Caribe Colombiano (CIOH, Folio 41).
2. La historia clínica aportada en la investigación, (folio 45), determinó que la causa principal de la muerte de la señora ÁNGELA MARÍA MAESTRE RAMÍREZ, fue una herida de aproximadamente 20 cm de longitud “desde el nivel frontal a nivel occipital, con exposición de masa encefálica del lado derecho, así como una herida de gran extensión a nivel de miembro inferior derecho con amputación total de pie derecho...”. La víctima llegó sin signos vitales, por lo que fue trasladada inmediatamente a la morgue...” (Clarence Lynd Newball Memorial Hospital).
3. Según el informe pericial presentado por el Perito Marítimo Categoría C., IVÁN MOLINA ÁLVAREZ, y de conformidad al diagrama de zonificación donde ocurrieron los hechos, la misma correspondía a una zona estipulada por Coralina como un área para deportes náuticos en la bahía de San Andrés (Zona C), demarcada por 04 boyas.
4. En consideración a las pruebas testimoniales practicadas (folio 18 19), el Capitán de la motonave BUCKAN BAILA, se encontraba navegando a una alta velocidad, lo cual le impidió ver no solo el pontón Lucky Look, sino también a la demás naves y pontones que se encontraban a su alrededor, ocasionando de esta manera el golpe y posterior deceso de la señora ÁNGELA MAESTRE RAMÍREZ.

Ahora bien, al analizar los medios probatorios practicados con las reglas de la sana crítica; se puede concluir con certeza que el siniestro marítimo de muerte de una persona, como consecuencia de una actividad marítima, específicamente la muerte de la señora ÁNGELA MAESTRE RAMÍREZ; se originó por parte del accionar del guardián de la actividad y cosa peligrosa (la navegación y la motonave), es decir por el capitán de la MN BUCKAN BAILA. De igual manera, no se desvirtuó por parte del sujeto de la navegación en cita la presunción de responsabilidad que operaba en su contra, demostrándose a todas luces su falta de previsión en la conducta desplegada.

De otro lado, en cuanto al criterio de responsabilidad solidaria entre el Capitán y el Armador, se hace preciso hacer las siguientes acotaciones:

- A. La solidaridad es una figura jurídica que debe estar previamente establecida en la *ley o en un contrato*, es de esa premisa que se concluye que no existe solidaridad por fuera de estas dos fuentes de obligaciones.
- B. El libro quinto del Código de Comercio establece las *responsabilidades solidarias* del armador y del agente marítimo con respecto a las culpas del capitán práctico y armador para el primero; y por las obligaciones del armador y capitán para el segundo.

C. Debe tratarse **de una deuda que pueda ser valorada en dinero**, así como indica la doctrina: “(...) es imposible que una sanción de otro tipo pueda ser saldada por uno de los individuos y luego pueda aquel que la saldó repetir contra los demás (...)”.⁹

Es por lo anterior, que este Despacho evidencia una confusión de criterios que se contemplan en la parte resolutive de la sentencia de primera instancia, por cuanto se declaran como responsables del siniestro marítimo de muerte de la señora ÁNGELA MAESTRE RAMÍREZ, a los señores NED DUKE HOOKER y LARRY ALLEN DUKE, en calidad de Capitán y Armador de la motonave BUCKAN BAILA; cuando efectivamente se demostró que el Armador no intervino como guardián material y efectivo de la actividad peligrosa.

En ese sentido, y en aras de ser congruentes con los medios probatorios debidamente practicados, así como de lo establecido en las normas especiales sobre la responsabilidad de cada uno de los sujetos de la navegación; este Despacho procederá a modificar el artículo primero de la sentencia de primera instancia en mención.

Finalmente, respecto a las sanciones impuestas en la sentencia de primera instancia, este Despacho estima pertinente referirse a las mismas, por cuanto se verifica que la mencionada providencia en su artículo primero resolvió declarar responsable del siniestro marítimo de muerte a una persona a los señores NED DUKE HOOKER y LARRY ALLEN DUKE HOOKER en calidad de Capitán y armador de la motonave “BUCKAN BAILA” y, como consecuencia de dicha responsabilidad civil extracontractual, la Capitanía de Puerto impuso una sanción a los sujetos mencionados en una cuantía equivalente a cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Posteriormente, en el artículo tercero de la sentencia, se declaró la responsabilidad administrativa producto de la violación a las normas de Marina Mercante de los señores NED DUKE HOOKER y LARRY ALLEN DUKE HOOKER, en calidad de Capitán y Armador de la motonave “BUCKAN BAILA”, así como de los señores ANTONIO EDUARDO CARO RUÍZ y LEILA HOUSINI JALLER en su calidad de Capitán y Armadora de la motonave tipo pontón “LUCKY LOOK”; para lo cual impuso en su artículo cuarto una multa equivalente a 3.31 salarios mínimos legales mensuales a los primeros y, 3 salarios mínimos legales mensuales a los segundos, respectivamente.

En atención a lo anterior, es menester proceder a puntualizar las diferencias entre los dos tipos de sanciones interpuestas en la sentencia de primera instancia. La primera, no tiene la naturaleza de sanción, por cuanto es el producto de la determinación y avalúo de los daños causados por la declaratoria de responsabilidad civil extracontractual por el siniestro marítimo y que para el caso

⁹ Citado por RAMÍREZ, MARÍA. (2008). Consideraciones de la Corte Constitucional acerca del Principio de Culpabilidad en el ámbito sancionador Administrativo. Colombia. Universidad del Norte





Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza mediante el código QR y el código de barras.
Identificador: jm41 PWDF yIEB j3XR FJb2 IV23 aC4=

en particular no se hizo dicha determinación. La segunda, si tiene la naturaleza derivada de la infracción a las normas de la Marina Mercante (Administrativo Sancionatoria).

Al respecto, es importante acotar que, en virtud de que en el curso del proceso no se tasaron los daños producto del siniestro marítimo, el fallador de primera instancia no se pronunció frente al mismo en la sentencia, quedando reflejado dicha decisión en el artículo quinto, que señaló: “**ABSTENERSE** de fijar un avalúo de los daños ocasionados con ocasión al siniestro marítimo de muerte de una persona, conforme a lo expuesto en la parte motiva del presente fallo”.

Así las cosas, para este Despacho no es claro el origen de la sanción impuesta en el artículo segundo de la sentencia, el cual se fijó en un monto de cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes pagaderos por parte de los señores NED DUKE HOOKER y LARRY ALLEN DUKE HOOKER en calidad de Capitán y armador de la motonave “BUCKAN BAILA”, pues como se manifestó anteriormente no existió un avalúo de daños que pudiera determinar el *quantum* de los perjuicios ocasionados, reiterando nuevamente que la determinación de los perjuicios, así como su tasación, no corresponde a una sanción.

Lo anterior, en consonancia con el principio de congruencia, así como del deber del Juez de emitir sentencias motivadas, tal y como lo señalan los artículos 48 del Decreto Ley 2324 de 1984; el artículo 42¹⁰ y 281 del Código General del Proceso, éstos últimos aplicados por vía de remisión normativa.

En cuanto a ello, este Despacho constata una falta de claridad y fundamentación jurídica de la multa impuesta con ocasión a la declaratoria de responsabilidad por el siniestro marítimo de muerte, por lo que se procederá a revocar el artículo segundo del fallo de primera instancia, que señalaba la citada situación en particular.

Finalmente, en cumplimiento al contenido del 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”, el cual establece expresamente:

“Artículo 49. 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)

¹⁰ “Artículo 42 7. Motivar la sentencia y las demás providencias”.

Conforme a lo anterior, respecto a las multas que se impongan dentro de una decisión emitida por una autoridad administrativa, se deberá realizar su cálculo en Unidad de Valor Tributario vigente (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 en la presente providencia a aclarar en Unidad de Valor Tributario Vigente (UVT) la multa impuesta al capitán de la motonave BUCKAN BAILA y Capitán de la motonave LOOKY LOOK, pagaderas de forma solidaria con sus respectivos armadores, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés Isla.

Así pues, conforme a lo anteriormente expuesto, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR el Artículo Primero del fallo de fecha 10 de septiembre de 2019, proferido por el Capitán de Puerto de San Andrés Isla, con fundamento en lo expuesto en la parte considerativa del presente proveído, el cual quedará así:

“Declarar civil y extracontractualmente responsable del siniestro marítimo de muerte de la señora ÁNGELA MARÍA MAESTRE RAMÍREZ, ocurrido el 20 de marzo de 2017, al señor NED DUKE HOOKER, identificado con la cédula de ciudadanía número 18.003.185, en calidad de Capitán de la motonave BUCKAN BAILA, de bandera colombiana, identificada con matrícula número CP07-0798B”.

ARTÍCULO 2º.- REVOCAR el artículo segundo del fallo de fecha 10 de septiembre de 2019, proferido por el Capitán de Puerto de San Andrés Isla, con fundamento en lo expuesto en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO 3º.- MODIFICAR Y ACLARAR el Artículo Cuarto de la sentencia de primera instancia del 10 de septiembre de 2019, respecto a la responsabilidad solidaria del Armador y al equivalente de la multa impuesta en UVT; el cual quedará así:

“IMPONER a título de sanción al señor NED DUKE HOOKER, identificado con la cédula de ciudadanía No. 18.003.185, expedida en San Andrés Isla, en calidad de Capitán de la motonave BUCKAN BAILA, con matrícula No. CP07-0798B, multa equivalente a TRES PUNTO TREINTA Y UNO (3.31) salarios mínimos legales mensuales vigentes, cuyo valor asciende a DOS MILLONES CUATROCIENTOS CUARENTA Y UN MIL OCHOCIENTOS CUARENTA Y TRES PESOS (\$ 2.441.843), valor que equivale a su vez a Setenta y Un Mil Veinti Cinco Treinta Siete Ocho Cinco (71.2530785) UVT, pagadera de forma solidaria con el señor LARRY ALLEN DUKE HOOKER, identificado con cédula de ciudadanía No. 18.001.657 de San Andrés Isla, en calidad de Armador de la citada nave.



Identificador: jm41 PWDF yJEB j3XR FJb2 IV23 aC4=

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: jm41 PWDF yIEB j3XR FJb2 IV23 aC4=

Asimismo, imponer a título de sanción al señor ANTONIO EDUARDO CARO RUÍZ, identificado con cédula de ciudadanía No. 1.123.623.565, en calidad de Capitán de la motonave LUCKY LOOK, con matrícula CP-07-1429, multa equivalente a TRES (3.00) salarios mínimos legales mensuales vigentes, cuyo valor asciende a DOS MILLONES DOSCIENTOS TRECE MIL CIENTO CINCUENTA Y UN PESOS (\$2.213.151), valor que equivale a su vez a Sesenta y Cuatro Mil Cincuenta y Siete Noventa y Ocho Tres Seis Seis (64.5798366) UVT, pagadera de forma solidaria con la señora LEILA HOUSIN JALLER, identificada con la cédula de ciudadanía No. 52.618.169, en calidad de Armador de la motonave LUCKY LOOK.

ARTÍCULO 4º. - CONFIRMAR los artículos restantes del fallo de fecha 10 de septiembre de 2019, proferido por el Capitán de Puerto de San Andrés Isla por las razones que anteceden.

ARTÍCULO 5º. NOTIFICAR personalmente el contenido de la presente decisión al abogado MAXIMILIANO NEWBALL ESCALONA en condición de apoderado de los señores NED DUKE HOOKER y LARRY ALLEN DUKE HOOKER Capitán y Armador de la motonave "BUCKAN BAILA", así como al señor ANTONIO EDUARDO CARO RUÍZ, LEILA HOUSIN JALLER, Capitán y Armador de la motonave LUCKY LOOK, 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 San Andrés Isla para el cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 7º.- Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de San Andrés Isla debe remitir copia digital del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima, para lo de su competencia.

Notifíquese y cúmplase.

Vicealmirante **JUAN FRANCISCO HERRERA LEAL**
Director General Marítimo