

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 13 SEP 2019

Referencia: 19012015001

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo Lesiones Graves– Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver, en vía de consulta, la decisión de primera instancia emitida el día 05 de junio de 2017, por el Capitán de Puerto de Coveñas, dentro de la investigación por siniestro marítimo- Lesiones Graves donde resultó involucrada la motonave "NAVEGADA", de bandera colombiana, con matrícula No. CP-09-1091T, por los hechos ocurridos el día 26 de septiembre de 2014, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante Derecho de Petición presentado por el señor JUAN ESTEBAN LÓPEZ GÓMEZ, el día 23 de julio de 2015, la Capitanía de Puerto de Coveñas tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de lesiones graves acaecido el día 26 de septiembre de 2014 en la que estuvo involucrada la motonave "NAVEGADA", de bandera colombiana, matrícula No. CP-09-1091T.
2. Como consecuencia de lo anterior, el día 04 de agosto de 2015, el Capitán de Puerto de Coveñas decretó la apertura de la investigación por el presunto siniestro marítimo de lesiones graves y ordenó la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos, fijando fecha para la realización de la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. El día 02 de junio de 2017, el Capitán de Puerto de Coveñas profirió fallo de primera instancia, en el que resolvió lo siguiente:

"(...) DECLARAR el siniestro marítimo LESIONES GRAVES, de la motonave "NAVEGADA", con el señor JUAN ESTEBAN LÓPEZ GÓMEZ, el día 26 de septiembre de 2014, al mando del señor JOSE GREGORIO VEGA MEZA, identificado con cédula de ciudadanía número 1.104.870.046 de Tolú, en su calidad de armador de la mencionada embarcación (...)"

(cursiva fuera de texto).

(...)“DECLARAR RESPONSABLE por las LESIONES GRAVES ocasionadas al señor JUAN ESTEBAN LÓPEZ GÓMEZ, al señor JOSE GREGORIO VEGA MEZA (...)” (cursiva fuera del texto original).

(...)IMPONER a título de sanción multa equivalente a DIEZ (10) SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES, correspondiente a SIETE MILLONES TRESCIENTOS SETENTA Y SIETE MIL CIENTO SETENTA PESOS (\$7.377.170.00) moneda legal (...) (cursiva fuera del texto original).

4. El día 12 de junio de 2017, el señor JUAN ESTEBAN LÓPEZ GÓMEZ, interpuso recurso de Reposición subsidio Apelación, contra la Resolución No.029 CP09 emitida en primera instancia por el Capitán de Puerto de Coveñas.
5. El día 20 de junio de 2017, el señor JOSÉ NIRIO SÁNCHEZ, apoderado del señor JOSÉ GREGORIO VEGA MEZA, interpuso recurso de Reposición subsidio Apelación contra la decisión emitida en primera instancia.
6. El Capitán de Puerto de Coveñas, el día 14 de febrero de 2018, resolvió los recursos interpuestos por las partes en el que decidió lo siguiente:

“Rechazar por improcedente el recurso de Reposición y en subsidio Apelación interpuesto por el señor JUAN ESTEBAN LÓPEZ GÓMEZ, en contra la Resolución No. 029CP09-ASJUR de fecha 2 de junio de 2017 (...)” (cursiva fuera de texto).

“Rechazar por extemporáneo el recurso de reposición subsidio Apelación, interpuesto por el Doctor JOSÉ NIRIO SÁNCHEZ, en su calidad de apodero judicial del señor JOSE GREGORIO VEGA MEZA (...)” (cursiva fuera de texto).

7. Al no haberse interpuesto los recursos en contra de la citada decisión, dentro del término establecido por las disposiciones normativas vigentes sobre la materia, el Capitán de Puerto de Coveñas remitió el expediente a este Despacho, en vía de consulta, conforme a lo establece el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2º, artículo 2º, del Decreto 5057 de 2009, ésta Dirección General es competente para conocer, en consulta, las investigaciones por siniestros marítimos ocurridos dentro del territorio establecido 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.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos procesales y sustanciales que dieron mérito al Capitán de Puerto de Coveñas, para proferir la decisión de primera instancia. Acto seguido, se hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta.

En cuanto a los aspectos procesales que figuran en la investigación, el Despacho encuentra, el cumplimiento integral de las etapas de la investigación surtidas al interior de la primera instancia, esto es, aquellas adelantadas por el Capitán de Puerto. Sobre el asunto, nótese que éstas fueron efectuadas en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Para abordar los aspectos sustanciales constitutivos del presente proveído, este Fallador se pronunciará en torno a los siguientes ejes temáticos: (I) De la configuración y ocurrencia del siniestro marítimo investigado, (II) De la navegación marítima como actividad peligrosa y el régimen de responsabilidad aplicable, (III) Del análisis técnico, (IV) Del estudio probatorio del caso en concreto, (V) Del análisis jurídico y la declaración de responsabilidad civil extracontractual, (VI) Del avalúo de los daños, (VII) De la responsabilidad administrativa por violación a normas de marina mercante y, por último, (VIII) De las conclusiones.

I. De la configuración y ocurrencia del siniestro marítimo investigado

Los siniestros en el Derecho Marítimo, tienen alcances e implicaciones en dos aspectos, tanto académico como internacional.

Los siniestros marítimos, traen consigo una complejidad en su naturaleza, y dos aspectos muy importantes cuando se trata de estos, es la relación directa que tiene con la seguridad de la vida humana en el mar y la prevención de la contaminación del medio marino¹, por el otro, los elementos requeridos para la correcta navegación.

La Organización Marítima Internacional como las autoridades marítimas regionales, han relacionado los siniestros marítimos con la seguridad, teniendo en cuenta el carácter de riesgoso que estos contrae. Situación que ha llevado a generar un avance en el proceso de regulación y legislación de los mismos. Así lo muestra la Resolución

¹ La seguridad de la vida humana en el mar, la prevención de la contaminación del medio marino y el control adecuado del tráfico marítimo, forman parte de los objetivos centrales de la Organización Marítima Internacional, de conformidad con el artículo 1 del Convenio Constitutivo de la misma, en el que se aduce lo siguiente: *“Deponer un sistema de cooperación entre los gobiernos en la esfera de la reglamentación y las prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes al tráfico marítimo destinado al comercio internacional; adelantar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como resulte posible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por buques (...)”*.

A.173 (ES.IV) adoptada en noviembre de 1968 por la Organización Marítima Internacional, se hace referencia a la participación en investigaciones oficiales de siniestros marítimos.

La Organización Marítima Internacional, haciendo referencia a los antecedentes normativos de carácter internacional concernientes a siniestros marítimos, expuso lo siguiente:

“La organización ha fomentado la cooperación y el reconocimiento de un interés común mediante diversas resoluciones. La primera de ellas fue la resolución A.173 (ES.IV) (Participación en investigaciones oficiales de siniestros marítimos), adoptada en noviembre de 1968. Otras resoluciones posteriores son las siguientes: Resolución A.322(IX) (Investigación de siniestros marítimos), adoptada en noviembre de 1975, Resoluciones A.440(XI) (Intercambio de información para las investigaciones relativas a siniestros marítimos) y A.442(XI) (Personal y medios materiales que necesitan las Administraciones para la investigación de siniestros y de infracciones de los convenios), ambas adoptadas en noviembre de 1979, y Resolución A.637(16) (Cooperación en las investigaciones de siniestros marítimos), adoptada en 1989”. (Código Internacional de Investigación de Siniestros², 2008, p. 2) 8 (cursiva fuera de texto).

Las Resoluciones A.847 de 1997 y MSC.255 de 2008, emitidas por la Organización Marítima Internacional, definen el concepto ya referido, como:

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

El artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, establece que se consideran accidentes o siniestros marítimos:

“Los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internacionales, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional (...)” (cursiva fuera de texto).

A su vez, la norma en cita establece^[3]:

“APLICACIÓN DE TRATADOS Y CONVENIOS: Las disposiciones del presente título se aplicarán sin perjuicio de lo dispuesto en los tratados y convenios internacionales ratificados por Colombia” (cursiva fuera de texto).

² La denominación integral del Código Internacional de Investigación de Siniestros, es “Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de los siniestros y sucesos marítimos”, expedido el día 13 de junio de 2008, por la Organización Marítima Internacional.

³ Artículo 75 del Decreto- Ley 2324 de 1984

54

En igual sentido, el Anexo 1 de la Resolución MSC.255 (84) adoptada el 16 de mayo de 2008, que trata de la adopción del Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos prevé:

“Capítulo 2. Definiciones (...), 2.9. Siniestro marítimo: acaecimiento, o serie de acaecimientos, directamente relacionado con la explotación de un buque que ha dado lugar a cualquiera de las situaciones que seguidamente se enumeran (...)” (cursiva fuera de texto).

- 1. La muerte o las lesiones graves de una persona**
- 2. La pérdida de una persona que estuviera a bordo.**
- 3. La pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque.**
- 4. Los daños materiales sufridos por un buque;**
- 5. La varada o avería de un buque, o el hecho de que se vea envuelto en un abordaje.**
- 6. Daños materiales causados en la infraestructura marítima ajena al buque que representen una amenaza grave para la seguridad del buque, de otro buque, o de una persona.**
- 7. Daños graves al medio ambiente, o la posibilidad de que se produzcan daños graves al medio ambiente, como resultado de los daños sufridos por un buque o buques”. (Código de Investigación de Siniestros, 2008, p. 5) (cursiva fuera de texto).**

Sobre el siniestro marítimo de lesiones graves de una persona causada por las operaciones de un buque o en relación con ellas, la norma en cita, establece:

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

En cuanto a lo anteriormente mencionado, en el caso en concreto, a folio 6 al 17 del expediente en estudio se evidencia la historia clínica del señor JUAN ESTEBAN LÓPEZ GÓMEZ, en calidad de lesionado, donde claramente indica los días en los que estuvo hospitalizado y además de las lesiones y procedimientos médicos que se le realizaron.

Del material probatorio que reposa en el expediente, este Despacho encuentra la ocurrencia del siniestro marítimo de lesiones graves donde estuvo involucrada la motonave “NAVEGADA”, de bandera colombiana, ocurrido el día 26 de septiembre de 2014, conforme a lo establecido en el Código de Investigación de Siniestros.

II. De la navegación marítima como actividad peligrosa y el régimen de responsabilidad aplicable

Colombia, a través de la Ley 8 de 1980, aprobó la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar SOLAS, adoptada el 01 de noviembre de 1974 por la Organización Marítima Internacional- OMI, así como su Protocolo de 1978 y la autorización expresa de su adhesión.

Al adoptar el mencionado instrumento internacional, el ordenamiento jurídico se comprometió a cumplir las disposiciones en él prescritas, especialmente las concernientes a *“Establecer normas mínimas relativas a la construcción, el equipo y la utilización de los buques, compatibles con su seguridad”*, siendo este el objetivo principal del SOLAS.

Acto seguido, la referida convención en su objeto principal expuso que: *“Los estados de abanderamiento son responsables de asegurar que los buques que enarbolan su pabellón cumplan las disposiciones del convenio, el cual prescribe la expedición de una serie de certificados como prueba de que se ha hecho así”*. (Convenio Internacional SOLAS, objetivo principal)

En este punto, es pertinente recordar que el artículo 2356 del Código Civil contempla la presunción de responsabilidad en contra de quien despliega ciertas actividades peligrosas que por su naturaleza generan peligro, presunción de la cual no escapa quien la ejerce, tratando de demostrar diligencia y cuidado en el desempeño que le incumbe, ya que, como por sabido se tiene, se le exige, con miras a exonerarse, que demuestre una causa extraña que rompa el nexo causal.⁴

Acorde a la anterior, 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 basta la realización del riesgo creado por la administración para que el daño resulte imputable a ella^[5].

Conforme a lo anterior se desprende que sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, recae la presunción de responsabilidad por ser quien ha ejecutado la acción y ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual solo le es posible exonerarse por la intervención de los siguientes eventos:

- *Caso fortuito o fuerza mayor.*
- *El hecho de un tercero.*
- *Culpa de la víctima.*

Al respecto la ley 95 de 1890, en su artículo 90 señala:

⁴ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005. M.P. Pedro Octavio Munar Cadena.

⁵ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 11001-3103-038-2001-01054-01 del 24 de agosto de 2009, M.P. William Namen Vargas

15

“Se llama fuerza mayor o caso fortuito, el imprevisto á que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los autos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc”(cursiva fuera del texto).

De acuerdo con lo anterior, para que se configure la fuerza mayor o el caso fortuito se debe verificar la concurrencia de dos factores A) que el hecho sea imprevisible, esto es que dentro de las circunstancias normales de la vida, no sea posible contemplar por anticipado su ocurrencia. B) que el hecho sea irresistible, o sea que el agente no pueda evitar su acaecimiento ni superar sus consecuencias⁶.

III. Del análisis técnico

En el Informe Técnico aportado al expediente, realizado por el señor Oficial Inspector del Estado de Abanderamiento de la Capitanía de Puerto de Coveñas (CP9), JUAN FERNANDO CÁCERES MERCADO, indica lo siguiente:

“(…) Conclusiones del peritazgo:

“Dado el tiempo transcurrido y que no se pudo constatar a los que directamente intervinieron en el momento del siniestro, se acude a las versiones documentales, las cuales apuntan a que cerca de las 11:00am, del día 26 de septiembre de 2014 la motonave NAVEGADA impactó y arrolló con el cabo que une la nave al objeto flotante conocido como “dona” o “gusano”, produciendo una contusión severa en toda la zona del hombre derecho al señor JUAN ESTEBAN LÓPEZ quien fuera uno de los pasajeros, que en ese momento había desembarcado del objeto flotante y se encontraba en la zona de bañistas” (cursiva fuera de texto).

“En el momento del siniestro, no se evidenció una autorización ni control tanto del armador como de la empresa a la que venía afiliada. Al parecer, la empresa no tuvo conocimiento del hecho. Los tripulantes, desconocieron la zonificación que delimita el servicio de este tipo de embarcaciones, definida en el Decreto 1766/AGO/13 del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, como ignoraron las disposiciones de seguridad adecuadas para el servicio de pasajeros, establecida en la Resol. No. 408 DIMAR-2015. Al parecer realizaron virajes de más de 90°, los cuales ponen en riesgo a los ocupantes que se encuentran en el ovejero inflable o sobre la superficie marina” (cursiva fuera de texto).

“En términos generales cuando la nave se encuentra certificada su navegabilidad, estanquidad y sistema de propulsión no tiene inconvenientes. La narración de los hechos redactada por el denunciante lo confirma. A los hechos imputados en este caso se da relevancia es al

⁶ Código Civil Anotado, editorial LEYER - Decimoprimera edición, página 50-51.

comportamiento y mal manejo que le dio a la nave, el motorista del momento” (cursiva fuera de texto).

“Para este caso no hay daños en la nave. El avalúo de los daños son de ámbito corporal y psicológicos y los cuales se encuentran argumentos y soportados en la denuncia expuesta por el señor JUAN ESTEBAN LÓPEZ GÓMEZ” (cursiva fuera de texto).

El Perito, hace alusión a que el siniestro se produjo por un mal manejo a la motonave “NAVEGADA” por parte del Capitán, que al parecer realizó virajes de más de 90°, los cuales acarrea un peligro a los ocupantes que se encontraban en el objeto inflable o sobre la superficie marina.

IV. Del estudio probatorio del caso en concreto

Conforme lo anterior, y respecto a la declaratoria de responsabilidad emitida en la decisión de primera instancia, se estima pertinente realizar el siguiente análisis, conforme las pruebas obrantes en el expediente:

En versión libre, el día 21 de julio de 2016 (folios 117 al 120), la señora DELIA MELY MEJÍA DE GARCEZ, en calidad de testigo, respecto a los hechos, expuso:

“(…)Yo ese día estaba en mi apartamento en el edificio arena blanca y siempre me paro en el balcón mirando hacia la playa, y veo cuando viene María Alejandra viene con el joven Juan Esteban y la gente corría a mirar a verlo, y como María Alejandra es hija de una amiga en solidaridad baje a ver que pasaba, baje a solidarizarme, cuando llegó veo al joven con una herida grande en el tórax y lacerado, en eso ante la pregunta que pasó, casi me muero, yo era la única persona que tenía carro y le dije a mi chofer que se fuera con María Alejandra a llevarlo al CAMU, en eso se fueron y le hicieron todo el procedimiento y de una vez cogí y llame a mi amiga a que se viniera porque algo había sucedido a uno de los invitados de su casa, con mucha impresión. Cuando llegaron baje a preguntar cómo iban y con un médico amigo y la mamá de María Alejandra lo vio, le dijo que lo revisara porque eso se lo fue llenando como de sangre, tenía un hematoma, y nos dijo el médico llévenselo a montería, para que le hicieran unas radiografías y tuvieran un panorama claro de lo que tenía. En conversaciones posteriores me contó la doctora Deyanira, la mamá de María Alejandra, que tenía el hueso partido en tres pedazos y todo lo que había acontecido por el percance con la motonave” (Cursiva y subraya fuera del texto).

En la misma audiencia, referente a lo ocurrido el día 26 de septiembre de 2014, la señorita MARIA ALEJANDRA OVIEDO GUERRA, en calidad de amiga del lesionado, dijo:

156

"Yo me encontraba con unos amigos en la playa, nos habíamos montado en un gusano arrastrado por la motonave navegada, y luego que nos bajamos el resto de los compañeros y amigos mi amigo Juan Estaban siguió en la embarcación solo, por lo tanto, al momento de la ocurrir los hechos, de la ocurrencia del accidente yo me encontraba en la playa, sentada mirando el recorrido que estaba haciendo la embarcación, eso fue en la primera ensenada más o menos en la orilla de la playa cerca de los edificios arena blanca y había otro que estaba en construcción que no recuerdo ahora mismo, cuando se acerca a la orilla veo a mi amigo Juan Estaban salir del mar con una herida grande y profunda, la lancha para cuando él se baja de la dona, al arrancar la lancha hace un movimiento brusco, como descontrolada, y luego el sale ya con la herida y los lancheros me lo entregan casi desmayado, con mucha sangre con una herida muy grande, no teníamos vehículo para movilizarlo, afortunadamente la señora delia que estaba hospedada también en el edificio nos facilitó el vehículo para trasladarlo al CAMU, a partir del momento en que recibí a Juan Estaban, no volví a saber de los lancheros, recuerdo que uno era muy moreno, crespo y flaco del otro no recuerdo nada, lo cual me parece una circunstancia de agravación porque no socorrer ni ayudar a la víctima parece una acto de inhumanidad de parte de ellos" (cursiva fuera de texto).

Conforme a la pregunta, del estado de salud del señor JUAN ESTEBAN, horas después del accidente, la señorita MARIA ALEJANDRA, informó:

"La noche del día del accidente Juan Esteban se encontraba en un estado de shock y nervioso muy grandes, tanto que no podía conciliar el sueño, cualquier ruido lo despertaba, lo alteraba y por eso lo acompañe durante toda la noche le suministraron un medicamento para dormir (...)" (Cursiva fuera de texto).

En la versión libre, agregó:

"Al día siguiente de los hechos es decir el 27 de septiembre en horas de la mañana, la lancha se acercó a las playas del edificio y se le solicitó la documentación de la lancha, a la cual respondieron que no la tenía y que el conductor de la lancha me manifestó que él era ayudante pero que dos días antes a la ocurrencia del siniestro le habían entregado la lancha para que el la manejara sin el tener a suficiente pericia para la actividad" (cursiva fuera de texto).

"Durante los meses siguientes me consta que estuve acompañando a Juan Estaban en las actividades que realizábamos cotidianamente, como la asistencia a la universidad, las cuales se vieron bastante afectadas sobretodo en cuanto a su rendimiento académico, a causa de la incapacidad física que le genero el accidente" (cursiva fuera de texto).



El día 21 de septiembre de 2016, el señor JOSE GREGORIO VEGA MEZA, en calidad de propietario de la motonave “NAVEGADA”, respecto a los hechos, dijo:

“En realidad lo que yo sé, lo que tengo claridad fue lo que nos comentó el señor lesionado, porque para la fecha no me encontraba en Coveñas, me encontraba laborando en la ciudad de Magangué, ocho meses después me llegó una citación comunicándome de un siniestro marítimo, y no me pude presentar porque me encontraba laborando. Para esa fecha quien se encontraba al frente de la embarcación era mi padre el señor JOSE VEGA PEDROZA, a quien de manera respetuosa le solcito al despacho sea llamado a rendir su testimonio, puesto que él tiene más noción de los hechos acontecidos” (cursiva fuera de texto).

En cuanto a si sabía quién se encontraba piloteando la motonave para el día de los hechos, expuso:

“Sí. Se llama YESBI TORRES, a quien he querido hacerle extensiva la invitación pero no se encuentra aquí en Coveñas, su familia me ha manifestado que se encuentra en la ciudad e de Medellín” (cursiva fuera de texto).

En audiencia realizada el día 26 de octubre de 2016, el señor JOSE VEGA PEDROZA, padre el propietario de la motonave JOSE GREGORIO VEGA MEZA, acerca de la ocurrencia de los hechos informó:

“No me consta la ocurrencia de los hechos. Me enteré por medio de la Capitanía de Puerto mucho tiempo después de lo que había ocurrido, aproximadamente en el 2015. Capitanía de puerto me notifico una citación de un siniestro que había ocurrido con navegada del cual yo no tenía conocimiento de nada” (cursiva fuera de texto).

Respecto a quien era el Capitán de la motonave “NAVEGADA”, y si tiene conocimiento de donde se encuentra, expuso:

“Averiguando mucho tiempo después supimos que el que se encontraba navegando para la época de los hechos era el señor YESBI TORRES, y como ha pasado tanto tiempo. El ayudante era conocido como GORGOJO. En este momento hemos tratado de indagar donde encuentra y no hemos podido dar con su ubicación” (cursiva fuera de texto).

En cuanto a la afiliación de la motonave “NAVEGADA”, a alguna empresa de transporte marítimo y si ha tenido algún cambio de nombre indicó:

“En ese tiempo se encontraba afiliada CAMPOMAR que después cambio el nombre a NAVIERA DEL GOLFO. No. Su nombre es y siempre ha sido NAVEGADA” (cursiva fuera de texto).

11 S

En relación al procedimiento que utiliza para nombrar a los encargados de la motonave, es decir designar el Capitán, dijo:

"Verificamos la licencia del Capitán para otorgarle esa función y para solicitar la autorización de zarpe" (cursiva fuera de texto).

En dicha audiencia, agregó:

"Yo conozco que todos los años hay que matricular la lancha, hay que hacerle peritaje correspondiente y que sus seguros estén al día" (cursiva fuera de texto).

"Insisto en que ha transcurrido mucho tiempo y se me ha dificultado encontrar las personas que puedan dar cuenta de los hechos, y el paradero del señor YESBI TORRES, lo que sí es claro es que nunca me informaron de las presuntas lesiones" (cursiva fuera de texto).

Basados en las declaraciones rendidas y mencionadas anteriormente, se encuentra que la poca prudencia por parte del Capitán de la motonave "NAVEGADA" y la maniobra inadecuada creó un riesgo en la vida de las personas que estaban realizando actividades acuáticas, en el caso la dona, a cargo de este.

Según las pruebas estudiadas, y a pesar de no tener las declaraciones del Capitán, se puede decir de manera clara e indiscutible que la causa del siniestro fue la desacertada y mala coordinación al momento de realizar la maniobra por parte del Capitán. No teniendo en cuenta que podía poner en riesgo la vida de los pasajeros que estaban haciendo uso de los implementos acuáticos a cargo del mismo. Por tal razón el siniestro es producto de su actuar.

Ahora bien, en el caso en concreto, teniendo en cuenta que no se tienen datos de la persona que ejercía como Capitán de la motonave "NAVEGADA", pues según los testigos abandonó el lugar de los hechos al momento del accidente, sin dejar datos ni socorrer a la víctima.

Hay que precisar que la navegación es considerada como una actividad peligrosa, consagrada en el artículo 2356 del Código Civil, y la responsabilidad por esta clase de actividades sólo exige que el daño pueda imputarse.

De lo expuesto anteriormente, se desprende que sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, pesa una presunción de responsabilidad por ser quien con su obrar ha creado la inseguridad de los asociados.

El capitán de la motonave, al operar una motonave, dedicada a realizar actividades acuáticas, debe contar con la capacidad y pericia necesaria para no poner en riesgo la vida de los pasajeros. Situación, que por medio de las pruebas estudiadas en el

AAA

expediente ha quedado demostrado que no cumplió con los rangos de seguridad correspondientes.

El Despacho evidencia que el señor YESBI TORRES, Capitán de la motonave, fue el generador del siniestro marítimo, por no cumplir con las medidas de seguridad exigidas y además no haber realizado una buena maniobra con la motonave. Se pudo constatar por medio de testigos que rindieron declaración en las diferentes audiencias en la Capitanía de puerto, que el señor YESBI TORRES, habían comentado que no contaba con la experiencia requerida y que tenía a cargo la motonave hace unos días, situación que no pudo ser confirmada por parte del Capitán, pues a la fecha no se ha podido tener contacto con él.

V. Del análisis jurídico y la declaración de responsabilidad civil extracontractual

En el caso que nos ocupa, analizadas las pruebas, se encuentra probado que:

1. El Capitán de la motonave “NAVEGADA” no pudo ser identificado ni individualizado, pues abandonó el lugar del accidente. Situación que se hace difícil esclarecer teniendo en cuenta que la Capitanía tuvo conocimiento de los hechos ocurridos varios meses después. Además, que el Propietario y/o Armador de la citada nave, no tenía conocimiento del domicilio del supuesto Capitán el señor YESBI TORRES.
2. Que la motonave “NAVEGADA” no contaba con los requisitos exigidos para una navegación segura, pues se encontró que la misma no contaba con zarpe ni con la póliza de seguro vigente, como tampoco presentó el acta de protesta, violando de manera clara las normas de marina mercante.
3. Que analizadas y estudiadas las pruebas, se encuentra que el señor JUAN ESTEBAN LÓPEZ GÓMEZ, sufrió LESIONES GRAVES ocasionadas a causa de una mala maniobra por parte del Capitán de la motonave “NAVEGADA”, cuando hacía uso de las actividades turísticas, dona.
4. En el presente caso, teniendo en cuenta que no se tiene información de la persona que figuraba como capitán, el señor JOSE GREGORIO VEGA MEZA en su condición de Propietario y/o Armador de la motonave “NAVEGADA”, le corresponde asumir las consecuencias jurídicas que se derivan del ejercicio de la actividad peligrosa de navegación, tal y como la indica el “ARTICULO 1478. OBLIGACIONES DEL ARMADOR. Son obligaciones del armador: 1) Pagar las deudas que el capitán contraiga para habilitar y aprovisionar la nave en ejercicio de sus atribuciones legales; 2) Responder civilmente por las culpas del capitán, del práctico o de la tripulación, y 3) Cumplir los contratos lícitos que la agencia marítima o el capitán celebre en beneficio de la nave o de la expedición y ARTICULO 1479. RESPONSABILIDAD DEL ARMADOR POR CULPAS DEL

18 50

CAPITÁN>. Aún en los casos en que haya sido extraño a su designación, el armador responderá por las culpas del capitán” (cursiva fuera de texto).

Así las cosas, se hace necesario mencionar lo siguiente:

Sobre la responsabilidad civil extracontractual por el hecho ajeno, la Corte Constitucional mediante Sentencia C-1235 del 29 de noviembre de 2005, estableció que:

“Este tipo de responsabilidad civil es la que se imputa por disposición de la ley a una persona que a pesar de no ser la causante inmediata del daño, está llamada a repararlo por la presunción de culpa que sobre ella pesa, la cual, según un sector de la doctrina acogido por nuestro ordenamiento civil, se funda en el incumplimiento del deber de vigilar, elegir o educar –culpa in vigilando, culpa in eligendo- al causante inmediato del daño, con quien de acuerdo con los supuestos previstos en las normas, tiene una relación de cuidado o dependencia. Mientras que, según otro sector de la doctrina, acogido en otros ordenamientos civiles en el derecho comparado, se funda en un criterio de imputación objetiva –la teoría del riesgo creado o riesgo beneficio- conforme a la cual, quien se beneficia de una actividad debe soportar las cargas que se derivan del ejercicio de dicha actividad” (cursiva y subraya fuera del texto).

Por otra parte, sobre la teoría del Riesgo Creado, el Consejo de Estado mediante Sentencia del 23 de mayo de 2012, estableció que:

“La doctrina del riesgo creado puede ser sintetizada de esta manera: quien se sirve de cosas que por su naturaleza o modo de empleo generan riesgos potenciales a terceros, debe responder por los daños que ellas originan. La teoría que analizamos pone especial atención en el hecho de que alguien “cree un riesgo”, “lo conozca o lo domine”; quien realiza esta actividad debe cargar con los resultados dañosos que ella genere a terceros, sin prestar atención a la existencia o no de una culpa del responsable”. (Consejo de Estado, Sentencia del 23 de mayo de 2012, Exp. 1700123310001999090901. MP. Enrique Gil Botero) (Negrilla y subrayado fuera del texto original)

En la misma órbita, el tratadista Ramón Daniel Pizarro en su obra *Responsabilidad Civil por el Riesgo o Vicio de las Cosas*, expone lo siguiente:

“Quien introduce en el medio social un factor generador de riesgo potencial para terceros, se beneficie o no con él, debe soportar los detrimentos que el evento ocasione. Esto es una consecuencia justa y razonable del daño causado, que provoca un desequilibrio en el ordenamiento social y pone en juego el mecanismo de reparación. Así como en otro tiempo se sostuvo que el hombre debía responder solamente

[Handwritten signature]

por sus actos culposos, hoy es razonable pensar que también deba reparar los daños que son fruto de una actividad riesgosa, sea la misma normal o anormal, le reporte o no un beneficio de cualquier índole”. (Pizarro, 1983. Pp. 38-43

En este orden de ideas, es claro para este Despacho que no se configuró ninguno de los elementos para la exoneración de responsabilidad civil extracontractual, razón por la cual este fallador confirmará la declaratoria de responsabilidad civil extracontractual determinada por el Capitán de Puerto de Coveñas.

VI. Del avalúo de los daños

En cuanto a este acápite, se encuentra que el fallador de primera instancia se abstuvo de pronunciarse sobre el avalúo de los daños, toda vez que no hay prueba que permita tazar los daños con precisión y las lesiones causadas al señor JUANE STEBAN LÓPEZ GÓMEZ. Por lo tanto, este Despacho se abstendrá de referirse al respecto, atendiendo a que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, así como citar a las partes, por cuanto se debe emitir una decisión de plano.

VII. De la violación a las normas de Marina Mercante.

Este Despacho encuentra probada la violación de algunas normas de Marina Mercante, tal como lo expuso el Capitán de Puerto de Coveñas en fallo de primera instancia, de conformidad con las disposiciones prescritas en la legislación marítima.

Dichas normas fueron las siguientes:

- No tener las pólizas requeridas vigentes.
- No elevar acta de protesta.
- Ocasionar lesiones graves corporales a una persona
- No cumplir con las leyes y reglamentos de la marina, en el Puerto.

Teniendo como fundamento lo anterior, esta autoridad procederá a confirmar la declaratoria de responsabilidad del Propietario y/o Armador de la motonave “NAVEGADA”.

VIII. De las conclusiones

En definitiva, se encuentra que en el presente siniestro marítimo intervino de manera determinante la conducta del Capitán de la motonave “NAVEGADA”, sus acciones y omisiones fueron incidentales para que el presente siniestro se consumara.

Esta instancia judicial precisa que las lesiones graves ocasionadas al señor JUAN ESTEBAN LÓPEZ GÓMEZ en el siniestro con la motonave “NAVEGADA”, que

arrastraba una dona no obedeció a un acto doloso sino a la mala maniobra y poco cuidado por parte del Capitán.

En consecuencia de lo anteriormente expuesto, considera el Despacho que en los hechos acaecidos el día 26 de septiembre de 2014, se encuentra probatoriamente fundamentada la responsabilidad civil del señor YESBI TORRES, en condición de Capitán de la motonave "NAVEGADA", en el siniestro marítimo de lesiones graves. En su defecto, como se ha mencionado al no tener información del sujeto que ocasiono el siniestro, y basados en las normas del Código de Comercio, entrará a responder el señor JOSE GREGORIO VEGA MEZA, en calidad de propietario y/o armador de la citada motonave, razón por la cual el Despacho acoge lo dispuesto por el A quo, en la sentencia del 02 de junio 2017 proferida por el Capitán de Puerto de Coveñas.

En mérito de lo expuesto, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTICULO 1°.-CONFIRMAR en su integridad la decisión proferida el día 02 de junio de 2017 proferida por el Capitán de Puerto de Coveñas, con fundamento en lo expuesto en la parte considerativa de éste proveído.

ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Coveñas, el contenido de la presente decisión al señor JUAN ESTABAN LÓPEZ GÓMEZ, en calidad de lesionado, al señor JOSE GREGORIO VEGA MEZA de Propietario y/o Armador de la motonave "NAVEGADA"; y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 3°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Coveñas, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4°.- REQUERIR al Capitán de Puerto de Coveñas, para que una vez quede en firme la decisión, se allegue copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima, para lo de su competencia.

13 SEP 2019

Notifíquese y cúmplase.

Vicealmirante **JUAN MANUEL SOLTAU OSPINA**
Director General Marítimo

	Nombre	Cargo	Firma
Elaboró	Laura Campo Cubillos	Asesor Jurídico	
Revisó	Luz Mery Zamora	Asesor Jurídico	
Revisó	José Soto	Integrante Mesa Técnica	
Revisó	William Lugo	Integrante de Mesa Técnica	
Aprobó	Teniente Neyl Pérez Cabrera	Coordinador Grupo Legal	

