

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 12 de marzo de 2026

Referencia: 12012021008

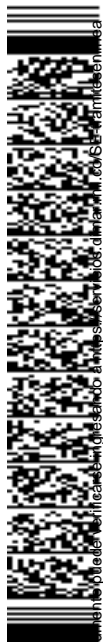
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación presentado por una de las partes procesales debidamente representado por su apoderado, en contra del fallo de primera instancia del 19 de noviembre de 2022, proferido por el Capitán de Puerto de Tumaco dentro de la investigación jurisdiccional No. 12012021008 adelantada por siniestro marítimo de muerte por la operación de los tripulantes de las motonaves A. SALOMÉ y LA WHATSAPP, ambas de registro nacional, previos los siguientes:

I. ANTECEDENTES

1. La Capitanía de Puerto de Tumaco - CP02 mediante auto de 27 de diciembre de 2021 señaló la apertura de la investigación jurisdiccional de siniestro marítimo por muerte desprendido de la operación de las motonaves "A. SALOMÉ" y "LA WHATSAPP" para el esclarecimiento de los hechos, posterior a ello, se realizó primera audiencia de la que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
2. Practicadas las pruebas y concluida la audiencia inicial, se corrió traslado para alegar de conclusión. Fenecido el termino, los intervinientes presentaron sus respectivas alegaciones, dando lugar al Despacho a proferir fallo de primera instancia.
3. El 19 de noviembre de 2022 la Capitanía de Puerto de Tumaco - CP02 resolvió declarar responsable al señor **Luis Francisco Paredes** en calidad de capitán de la Motonave "LA WHATSAPP", y al señor **Wilfrido Caicedo Jory**, en calidad de Capitán de la motonave "A. SALOME", **Yorlin Leonel Quiñones Castillo** en calidad proel de la motonave "A. SALOME", y **Richard Alexander Banguera** en calidad de armador de la embarcación "A. SALOME" y representante legal la empresa de servicios de Turismo náutico **EL ARCOS S.A.S**, por el siniestro marítimo de Muerte del menor **Fernando José de Jesús Nelo (Q.E.P.D)**, ocurrido el día 27 de diciembre del 2021. El despacho se abstuvo de fijar un avalúo de daños.



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: TX25 wSiQ dpQ9 InXv IHsJ stmf nZY=

4. Frente a la decisión, el apoderado de los señores **Luis Francisco Paredes** capitán de la Motonave "LA WHATSAPP", y al señor **Wilfrido Caicedo Jory**, capitán de la motonave "A. SALOME", **Yorlin Leonel Quiñones Castillo**, proel de la motonave "A. SALOME", y **Richard Alexander Banguera** en calidad de armador, presentó recurso de reposición en subsidio de apelación en contra de la decisión de 19 de noviembre de 2022 mediante radicado No. 122023100369 de 17 de marzo de 2023, el cual fue resuelto por la Capitanía de Puerto de Tumaco mediante auto de 27 de septiembre de 2023. Modificando parcialmente la decisión, excluyendo la responsabilidad del señor **Richard Alexander Banguera** en calidad de armador de la embarcación " A. SALOME" y representante legal la empresa de servicios de Turismo náutico **EL ARCOS S.A.S**,

ARGUMENTO DEL APELANTE

De lo argumentado por el apoderado de los señores **Luis Francisco Paredes, Wilfrido Caicedo Jory y Yorlin Leonel Quiñones Castillo** se extrae la transcripción de la Audiencia Inicial solicitando:

“Tener en cuenta los audios de las diligencias adelantadas y en todo el devenir de este asunto, donde interviene también este defensor. Como se puede notar en dicha resolución se está dando por hecho la versión de las presuntas víctimas y no la de los presuntos responsables.

En el relato de los padres del menor fallecido existen incongruencias”

Finalmente, como peticiones presentó las siguientes:

“PRIEMRO (sic): SE TENGAN EN CUENTA LAS ARGUMENTACIONES DE PRIMER INSTANCIA EN TOOD (sic) EL DEVENIR PROCESAL.

SEGUNDO: ESCUCHAR LOS AUDIOS DE TODAS LAS INTERVECCIONES(sic) PARA ESCUCHAR EN TODA SU INTEGRIDAD LO SUSTENTADOS POR LAS PARTES Y ESTE DEFENSOR PARA ENCONTRAR LA VERDAD.

TERCERO SE SOLICITA RESPETURAMENTE(sic) SE ROVQUE LA DECISION DE PRIMERA INSTACIA(sic) MEDIANTE LA REPOSICION O EN SU DEFECTO EN SUBSIDIO DE APELACION POR EL SUPERIOR JERARQUICO LA RESOLUCIÓN NÚMERO (0076-2022) MD-DIMAR-CP02. Jurídica 19 DE NOVIEMBRE DE 2022 en su numeral primero del resuelve Y EXONERAR DE RESPONSABILIDAD A LOS YA MENCIONADOS.”

(Cursiva fuera de texto)

Frente al recurso presentado no se logra extraer complemento argumentativo, sustento factico o probatorio sobre los reparos concretos en contra de la providencia de primera instancia. En el desarrollo del escrito de apelación, el apoderado limita su recurso a citar lo prementado en audiencias anteriores, obviando señalar el error sustancial que pudiese ser de estudio en esta instancia.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARITIMO

Habiendo citado los argumentos expuestos en el recurso presentado por el apoderado de los recurrentes, se observa que el escrito fue allegado dentro del término legal, así las cosas, procede el Despacho a pronunciarse de la siguiente manera:

Respecto de siniestros marítimos, la Organización Marítima Internacional - OMI, esto en referencia a los antecedentes normativos de carácter internacional concernientes a siniestros, ha presentado definiciones que han sido acogidas por la legislación colombiana.

Sea del caso indicar que mediante la Ley 8 de 1980 se aprobó la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar el cual ha sido incorporado mediante Resolución 0603 de 30 de septiembre 2020 al Reglamento Marítimo Colombiano – REMAC parte 4 las definiciones de las “Actividades marítimas” atendiendo la muerte de una persona así:

El siniestro es el evento en el que se da como resultado:

- 1) La muerte o lesiones graves de una persona, causadas por las operaciones de un buque o en relación con ellas; o**
- 2) La pérdida de una persona que estuviera a bordo, causada por las operaciones de un buque o en relación con ellas; o**
- 3) La pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque; o**
- 4) Daños materiales graves sufridos por un buque; o**
- 5) La varada o avería importante de un buque, o la participación de un buque en un abordaje; o**
- 6) Daños materiales graves causados por las operaciones de un buque o en relación con ellas; o**
- 7) Daños graves al medio ambiente como resultado de los daños sufridos por uno o varios buques, causados por las operaciones de uno o varios buques o en relación con ellas.**

Expuesto lo anterior, se pasa a definir de la competencia así:

I. De la competencia del Director General Marítimo

En descenso al caso concreto sea oportuno señalar, que la Autoridad Marítima tiene la competencia para investigar los siniestros marítimos que ocurran en su

jurisdicción, de acuerdo con lo reglado en los artículos 26 y 27 del Decreto 2324 de 1984.

ARTÍCULO 26. Accidentes o siniestros marítimos. Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internaciones, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional. Para los efectos del presente Decreto son accidentes o siniestros marítimos, sin que se limite a ellos, los siguientes:

- a) El naufragio;*
- b) El encallamiento;*
- c) El abordaje;*
- d) La explosión o el incendio de naves o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas;*
- e) La arribada forzosa;*
- f) La contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina, y*
- g) Los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias.*

ARTÍCULO 27. Competencia. Para la investigación y fallo de áreas de jurisdicción establecida por el artículo 2º del presente Decreto, serán competentes el respectivo Capitán de Puerto en Primera Instancia y el Director General Marítimo y Portuario en Segunda.

Así mismo, en su artículo 35 del mismo Decreto se reafirma la competencia que inicia en la respectiva Capitanía de Puerto para conocer de los accidentes o siniestros que se presenten dentro de la respectiva jurisdicción.

ARTÍCULO 35. Todo accidente o siniestro marítimo será investigado y fallado por la Capitanía de Puerto respectiva, de oficio o mediante protesta presentada por el Capitán o Capitanes de las naves, artefactos o plataformas involucrados en el siniestro o accidente o por demanda presentada por persona interesada. La investigación deberá iniciarse dentro del día siguiente al conocimiento del siniestro o accidente, o al arribo de la embarcación a puerto colombiano o a la presentación de la protesta o demanda. El expediente deberá ser foliado y radicado en los libros de la capitanía de puerto.

Así las cosas, se pasa a discurrir, primeramente, del recurso interpuesto los señores **Luis Francisco Paredes** en calidad de capitán de la Motonave "LA WHATSAPP", el señor **Wilfrido Caicedo Jory**, en calidad de Capitán de la motonave "A. SALOME", **Yorlin Leonel Quiñones Castillo**, en calidad proel de la motonave "A. SALOME", por interpuesto apoderado. No sin antes referirse este Despacho como antecedentes lo señalado por la H. Corte Suprema de Justicia que ha representado el daño bajo el siguiente criterio en reiterada jurisprudencia:

“Es todo detrimento, menoscabo o deterioro, que afecta bienes o intereses lícitos de la víctima, vinculados con su patrimonio, con su esfera espiritual o afectiva, o con los bienes de su personalidad” (SC, 16 sep. 2011, reiterado en SC109-2023 y SC504-2023, entre muchas otras).

Es “una modificación de la realidad que consiste en el desmejoramiento o pérdida de las condiciones en las que se hallaba una persona o cosa por la acción de las fuerzas de la naturaleza o del hombre. Pero desde el punto de vista jurídico, significa la vulneración de un interés tutelado por el ordenamiento legal, a consecuencia de una acción u omisión humana, que repercute en una lesión a bienes como el patrimonio o la integridad personal, y frente al cual se impone una reacción a manera de reparación o, al menos, de satisfacción o consuelo cuando no es posible conseguir la desaparición del agravio” (SC10297-2014; reiterada SC2758- 2018).

Para realizar el estudio adecuado de la conducta, la Corte en Sentencia SC3604-2021, precisó un método que comprende dos etapas que culminan en un análisis de probabilidad. i) la etapa fáctica, en la que se seleccionan las condiciones materiales relevantes, necesarias, lógicas y suficientes para la realización del daño, sin valoración jurídica y; ii) la etapa jurídica, en la que se seleccionan esas condiciones materiales para extraer solamente aquellas que tienen relevancia para ser acogidas y permitir atribuir las consecuencias dañinas a un sujeto dentro del litigio.

Analizados los presupuestos facticos y jurídicos dentro del embate, procede el Despacho a pronunciarse así:

- i) De lo factico: El menor de edad junto con otros acompañantes rentaron el servicio de “Gusanito” como actividad recreativa en las playas de Tumaco, este servicio fue prestado por la M/N “LA WHATSAPP”.

Luego del recorrido y de ser arrojado al mar como parte de la práctica recreativa y al momento de dirigirse nadando hacia la orilla, el menor es arrollado por la M/N “A. SALOMÉ”, ocasionando el hecho fatídico que desafortunadamente le causo el deceso del menor **Fernando José de Jesús Nelo (Q.E.P.D)**.

También se obtiene de facto que el capitán de la M/N “A. SALOMÉ” a la fecha de los hechos no contaba con licencia que lo acreditara como patrón de yate.

- ii) De lo jurídico: Se trae a colación la situación adversa que da apertura al litigio, y comprobar si la conducta del menor fue imprudente y determinante por si sola para auto ponerse en peligro.

De lo esgrimido en el artículo 2356 del Código Civil, se regula la responsabilidad civil por actividades peligrosas y solo exige que el daño pueda imputarse, motivo

por el cual la persona que desempeña la actividad peligrosa debe conducirse con máxima prudencia.

Se resalta que frente a la responsabilidad del Capitán se tiene que la navegación marítima es considerada una actividad peligrosa, pues, sobrelleva el empleo de un medio calificado como peligroso en el desarrollo de una actividad que debe ser ejecutada con cierta experticia y conocimiento por el hombre.

Tratándose de actividades peligrosas y dada la presunción de responsabilidad, a la víctima no le corresponde demostrar la culpa, pues solo debe probar: 1) la actividad peligrosa; 2) el daño; y, 3) la relación de causalidad. Los presuntos responsables dentro de la *litis* deben demostrar el rompimiento del nexo causal, es decir que la conducta no le es atribuible. Situación en el caso que nos ocupa, no fue probada dentro del plenario.

De lo anterior, se puede concluir que los hechos que ocasionaron el hecho fatídico no devinieron de una conducta imprudente por parte de los que aquí figuran como víctima directa o indirecta, si no que fue producto de la conducta del capitán de la nave, el señor **Wilfrido Caicedo Jory**, en calidad de Capitán de la motonave "A. SALOME", ya que analizados los presupuestos mencionados como facticos y jurídicos no confluyen los criterios que la jurisprudencia ha considerado para que se produzca la figura de la culpa exclusiva de la víctima, en la que se estudian los siguientes criterios i) Debe ser hecho único y determinante del daño producido. ii) Debe ser un hecho producido por circunstancias imprevisibles e irresistibles para quien lo alega. Situaciones que no corresponden dentro de lo probado en el plenario.

Por otro lado, dentro de la decisión de primera instancia, se enjuició al capitán de la M/N "LA WHATSAPP" *por la omisión en su obligación de cerciorarse de la seguridad de todos sus pasajeros estuvieran en un lugar seguro que se exigen para la navegación de las actividades náuticas en la jurisdicción.*

Juicio que no se comparte dentro de esta instancia, pues el deber dentro de la práctica recreativa es manejar las medidas mínimas de seguridad, y se tiene de facto que i) el Capitán de esta M/N contaba con licencia de navegación vigente lo que da cuenta de una tripulación certificada. ii) se realizó la práctica recreativa con un chaleco salvavidas que lo mantuvo a flote incluso al momento del hecho fatídico. iii) no se excedía en el límite de pasajeros dentro del inflable. iv) no se advierten condiciones marítimas adversas que dictaran un actuar imprudente por parte de la tripulación de la M/N "LA WHATSSAPP".

Por lo anterior, resulta pertinente modificar el fallo de primera instancia indicando que no se advierte responsabilidad para el señor Luis Francisco Paredes en calidad de capitán de la motonave "La WHATSSAPP" por las razones anteriormente expuestas.

Por otra parte, se tiene que también se declaró la responsabilidad del proel de la MN "A. SALOMÉ" en la sentencia de 19 de noviembre de 2022. Sin embargo, se

advierte que el capitán es el jefe superior encargado del gobierno y la dirección de la nave por cuanto no le asiste responsabilidad a quien se desempeña como proel dentro de la tripulación, pues su actuar no se encuentra como factor determinante de responsabilidad en el presente asunto, al tratarse de un auxiliar de cubierta en embarcaciones menores, por ello se resalta que, existe una dependencia de órdenes para la ejecución de las maniobras adelantadas por el Capitán.

Así las cosas, resulta propio de esta instancia modificar el fallo dictado por el A Quo en cuanto a la determinación de responsabilidades objetivas dentro del asunto.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º. - MODIFICAR el fallo de primera instancia de fecha 19 de noviembre de 2022, modificado parcialmente mediante decisión del 27 de septiembre de 2023, por el Capitán de Puerto de Tumaco, conforme la parte motiva de la presente providencia y el cual quedara así:

*“ARTÍCULO 1º. - DECLARAR RESPONSABLE al señor **Wilfrido Caicedo Jory** identificado con cédula de ciudadanía N°87.940.214 en calidad de Capitán, de la motonave "A. SALOME", por el siniestro marítimo de Muerte del menor **Fernando José de Jesús Nelo (Q.E.P.D)**, ocurrido el día 27 de diciembre del 2021.*

ARTÍCULO 2º.- CONFIRMAR los demás artículos del fallo de 19 de noviembre de 2022.

ARTÍCULO 3º.- NOTIFICAR personalmente la presente decisión **Luis Francisco Paredes** en calidad de capitán de la Motonave "LA WHATSAPP", el señor **Wilfrido Caicedo Jory**, en calidad de Capitán de la motonave "A. SALOME" y **Yorlin Leonel Quiñones Castillo** en calidad proel de la motonave "A. SALOME" a su apoderado y demás partes, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 62 del Decreto Ley 2324 de 1984 en concordancia con el artículo 8º de la Ley 2213 de 2022.

ARTÍCULO 4º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Tumaco, para el cumplimiento de lo resuelto.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE


Almirante **JOHN FABIO GIRALDO GALLO**
Director General Marítimo (E).