

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 11 de agosto de 2026

Referencia: 17012022004
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 24 de junio de 2024 proferido por el Capitán de Puerto de San Andrés dentro de la investigación jurisdiccional por siniestro marítimo de muerte, en la cual se encuentra involucrada la motonave “PARADISE ONE” identificada con matrícula CP-07-1487 de bandera colombiana, ocurrido el 27 de noviembre de 2022 previo lo siguientes:

ANTECEDENTES

1. El 28 de noviembre de 2022 el Capitán de Puerto de San Andrés tuvo conocimiento de los hechos relacionados con el siniestro marítimo en el que falleció la señora Natalia Larrañaga Fajardo (Q.E.P.D), en el que estuvo involucrada la MN “PARADISE ONE”. Por tal razón, el 29 de noviembre del mismo año se decretó la apertura de la investigación ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos y fijó fecha para la realización de la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
2. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia de fecha 24 de junio de 2024, declarando responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo al señor BRITTO ANTONIO GRIMAS DÍAZ, en calidad de capitán de motonave “PARADISE ONE” y en solidaridad al señor JHON MARIO VILLEGAS VILLALOBOS, en calidad de propietario y armador de la mencionada nave.

De igual forma, se resolvió abstenerse de fijar un avalúo de daños con ocasión del siniestro marítimo.

3. El día 06 de agosto de 2024, el abogado Anthony Mansang Calvo en su condición de apoderado del señor BRITTO ANTONIO GRIMAS DÍAZ y, el abogado Stelman Puello Hernández en calidad de apoderado del señor JHON MARIO VILLEGAS VILLALOBOS, interpusieron recursos de reposición y en subsidio el de apelación en contra del fallo de primera instancia.
4. Mediante providencias de fecha 21 de octubre de 2024, el Capitán de Puerto de San Andrés resolvió los recursos de reposición interpuestos, confirmando integralmente el

fallo de primera instancia y concediendo los recursos de apelación ante esta Dirección General.

ARGUMENTOS DEL APELANTE

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

1. RECURSO INTERPUESTO POR EL APODERADO DEL CAPITÁN DE LA MN "PARADISE ONE"

(...)

3.1. De la indebida valoración de las pruebas.

En el asunto sub judice, resulta diáfano para esta agencia en derecho, que el fallador realizó una indebida valoración de las pruebas que obran en el expediente, esto por cuanto que de la lectura de la parte motiva de la providencia se desprende diáfano que se empleó de forma parcial la información recabada a instancias de este proceso, pues se sustentó exclusivamente en pruebas que dieran respaldo a la decisión que fue adoptada, no obstante que se hayan suministrado datos a través de las demás pruebas, entre ellas los testimonios, que pueden dar lugar a conducir a una conclusión distinta a la que fue adoptada.

Entre ellas se tiene la rendida por la señora Laura Ester Montealegre, quien para dicha época fungía como administradora del Bar Flotante "IBIZA", artefacto naval que estaba fondeado a los alrededores del sitio en que ocurrió el siniestro marítimo y sitio al que se demostró, la señorita Natalia Larrañaga había acudido a instancias de un plan de recreación, testigo que señaló entre otras cosas.

(...)

Es así que, a pesar de que seguidamente la declarante señaló no poder asegurar donde se encontraba la señorita Larrañaga en el momento del accidente, es claro por el resto de información suministrada por las pruebas aportadas, que esto ocurrió por fuera de la zona de bañistas de "IBIZA".

En ese orden de ideas, el testigo Juan Felipe Hoz Monterrosa (declaración obrante en el acta de la tercera audiencia pública), quien es ayudante del bar flotante de Ibiza, el cual indicó en su declaración hechos que dan respaldo a los decires de mi poderdante, en el sentido de indicar que no se tenía conocimiento que la señorita Natalia Larrañaga, no obstante haber abordado el bar flotante denominado "IBIZA", volvería a puerto en la embarcación "PARADISE ONE", a pesar de estar dicha embarcación dedicada a un servicio diferente al que se suministra en el bar flotante.

También indicó entre otras cosas que se le dieron indicaciones a la señorita Natalia respecto del sitio dispuesto para los bañistas, señalando que era dentro del perímetro cercado de "IBIZA", no obstante, el accidente ocurrió al margen de este, señalando aquel que incluso esta se encontraba "Muy lejos" de la zona.

(...)

De estas declaraciones queda claro que el accidente marítimo ocurrió en una zona en la que normalmente no se dispone para la recreación de los bañistas, por lo que resulta razonable que el capitán de la embarcación ignorara o no pudiera siquiera precaver la presencia de la señorita Larrañaga, máxime cuando aquella no hacía parte de los miembros de los pasajeros a su cargo.

Seguidamente debe hacerse referencia que, por no haber sido pasajera de la embarcación Paradise One, no fue objeto de las precauciones e indicaciones previas que el capitán suele realizar en cada una de las salidas turísticas en la embarcación, las cuales fueron suministradas en dicha ocasión, tal y como lo aseguró el señor JAVIER SANTIAGO GARCÍA NARANJO, que señaló:

(...)

Con todo ello queda claro que, por no haber sido la señorita Larrañaga miembro de los pasajeros de la embarcación, respecto de aquella mi poderdante no tenía posición alguna de garante, a pesar de que ella estuvo a bordo de la embarcación, no fue objeto de las instrucciones que fueron impartidas para la salvaguarda de la seguridad en el desarrollo de dicha actividad peligrosa.

Ahora bien, el despacho insiste en que, al menos el proel de la embarcación conocía de la intención de la señorita Larrañaga en abordarla, sin embargo, de a pesar que los extractos de las declaraciones que se traen a texto así lo pudieren hacer entrever, lo cierto es que si se valora cada testimonio en integralidad, quedará en evidencia que, dichas aseveraciones están atemperadas con un halo de incertidumbre, puesto que, en lo que respecta al menos de los señalados por Esteban Montoya, queda claro que no puede afirmarlo con grado de certeza al señalar que "Creo" que Mariana se comunicó con el capitán al respecto.

Como puede verse, se tratan de conjeturas sustraídas por los recuerdos de los hechos que en ese momento acaecieron, sin embargo, no puede ser asegurado en grado de certeza, como muy sensatamente señaló el declarante.

De lo que se colige en consecuencia que se ha conculcado la causal eximente de la responsabilidad consistente en la culpa exclusiva de la víctima, pues con los relatos traídos a cuento en este escrito, valorados en conjunto con el resto de pruebas, se puede inferir razonablemente que la conducta adoptada por la señorita Natalia Larrañaga fue imprudente cuando menos, habiendo abandonado la zona de bañistas para abordar sin consulta la embarcación Paradise One, suceso que ocurrió por fuera de la zona de bañistas.

(...)

Por ello, contrario a lo que se quiere hacer ver por el despacho, las declaraciones que se citaron lejos de indicar culpa en la conducta de mi poderdante, deja ver la imprudencia de la señorita Larrañaga, quien a pesar de haber sido supuestamente avisada de ser recogida directamente en el artefacto naval IBIZA decidió abordar la embarcación PARADISE ONE en una zona que uno de los testigos calificó como "MUY LEJOS" de la zona de bañista.

3.2.- Del incumplimiento de los requisitos legales del informe pericial.

En ese mismo orden, debe ser señalado por esta agencia en derecho la insuficiencia legal de los requisitos legales del dictamen pericial conforme se dispone en el artículo 72.1.7. que reza acerca del contenido del dictamen pericial, el cual deberá contener los siguientes aspectos.

(...)

El dictamen pericial aportado en este proceso adolece de la mayoría de tópicos que en el anterior artículo se enlistan y que subrayara, motivo por el que no puede ser tomado como sustento de conocimiento para la decisión que se adoptó, pues de lo contrario se estaría irrogando una violación al debido proceso, toda vez que estas prescripciones son mandatarias y de orden público, es decir que no están sometidas a la consideración del administrado.

En conclusión, de todos los argumentos desatados con este escrito, se deduce con claridad que asiste la razón al recurrente y debe ser repuesta la decisión declarando **NO RESPONSABLE** del siniestro marítimo objeto de investigación.

2. RECURSO INTERPUESTO POR EL APODERADO DEL PROPIETARIO Y ARMADOR DE LA MN"PARADISE ONE"

"(...)

La capitania de puerto de San Andrés, Islas, remitió al correo electrónico del escrito en fecha 26 de julio de 2024, fallo mediante el cual resuelve la vinculación de JHON MARIO VILLEGAS VILALOBOS identificado con cédula de ciudadanía No. 7.697.896 de Neiva, a la investigación de la referencia en los siguientes términos:

(...)

Para adoptar tal decisión, NO se toma en cuenta los demás elementos probatorios aportados por el peticionario, por lo que no se puede argumentar que Jhon Villegas fue responsable en solidaridad al propietario y armador de la motonave PARADISE ONE, pues se evidencia en el curso de la investigación que entre los señores Alexander Arias y Jhon Villegas existe un contrato vigente y de conocimiento de la DIMAR, tal como fue ratificado por ambos intervinientes en audiencia que confirma que frente al "PARADISE ONE", el señor Villegas, tal como lo ha señalado las cortes, no tenía la calidad que de guardián de la misma, pues quedó demostrado que transfirió a otra persona la tenencia de la cosa, en

virtud de un título jurídico, como el de arrendamiento, por lo que se deja claro que es el señor Alexander el guardián material del vehículo causante del daño y que sin duda la responsabilidad recae en el guardián material del "PARADISE ONE", por lo que puede endilgarse responsabilidad solidaria, puesto que la señorita NATALIA LARRAÑAGA FAJARDO al momento del siniestro que quien ejercía la administración en el momento del siniestro era el señor Alexander, por lo tanto, se proscribe que su situación por cuanto recibía remuneración por la prestación del servicio de transporte, y no el señor Villegas, por lo tanto no es dable imponer responsabilidad solidaria a quien no le corresponde.

De las consideraciones contenidas en el fallo emitido por la capitanía de puerto manifiesta lo siguiente:

"En este caso la responsabilidad del armador proviene de la ley y no de la infracción cometida por el capitán, toda vez que de acuerdo con lo estipulado en el Código de Comercio en los artículos 1478, numeral 2 y 1479, el armador responde por las culpas que comete el capitán de la nave, mientras se desempeña como jefe de gobierno, inclusive en aquellos casos en que haya sido extraño a su designación.

En el presente caso el despacho ha sido afectado desde la primera audiencia mediante oficio MD-Dimar-CPO7-Jurídica No 172023003017 de fecha 28 de febrero de 2023 que el propietario y armador de la MN PARADISE ONE es el señor JHON MARIO VILLEGAS VILLALOBOS identificado con cédula de ciudadanía 7.697.896 de Neiva, por lo que será este quien tenga una responsabilidad solidaria en la presente investigación."

Dado que la providencia únicamente se limita a indicar que la vinculación obedece a que Jhon Villegas es el armador, **sin que se ahondara en el fallo** que este no tenía la calidad de guardián, tenencia y mucho menos recibía remuneración por la prestación del servicio de transporte de la "PARADISE ONE" en el fundamento para la adopción de dicha decisión. Llamando de forma especial la atención del señor capitán de puerto al hecho que pese a ser insuficiente las razones para la vinculación de Jhon Villegas **con ocasión únicamente a la interpretación errónea del artículo 1473 del Código de Comercio que indica:**

(...)

Ahora bien, analizado el asunto de marras, bajo la lente de la norma transcrita, se puede concluir sin dubitación alguna que, pese a que en la base de datos de la Capitanía de Puerto de esta Isla figura como "armador" mi poderdante, lo cierto es que, de la simple revisión de su declaración, refrendada por la manifestado por el Señor ALEXANDER ARIAS, el Señor VILLEGAS, no detenta la condición de guardián de la **M/N PARADISE (SIC) ONE al haber efectuado un trueque entre los ya mencionados (ver declaraciones) en el año 2020.**

(...)

De lo transcrito en precedencia, brota de bulto, que, pese a que figura como armador del M/N vinculada a la investigación jurisdiccional, lo cierto es que, en materia de responsabilidad por el hecho de las cosas, debe indefectiblemente **acreditarse la relación del o los llamados a responder con la cosa**, dicho de otro modo, de los elementos causantes debe emerger que los agentes efectivamente tengan un poder, uso, control o aprovechamiento respecto de la cosa, en aras de **endilgar la calidad de guardián.**

En la investigación se demostró con la suficiencia debida que el señor Villegas no acreditó un interés concreto, personal, serio y actual, ni mucho menos percibe las utilidades que procede el "PARADISE ONE", pues el mismo como ha sido reiterado no ejercía como jefe de gobierno de la "PARADISE ONE", tal como quedó consignados en las declaraciones arriba referenciadas.

Adicionalmente, el hecho que el "PARADISE ONE" para el momento de los hechos figurara como propiedad del señor Villegas, no era suficiente para endilgarle responsabilidad de forma automática como de forma desahogada se hizo por parte de la Capitanía de Puerto, sin hacer un análisis juicioso o pormenorizados del caso en concreto, especialmente de las disertaciones arriba transcritas, donde no queda duda que ha sido el Sr. ALEXANDER ARIAS, quien ejerce posesión material y efectiva respecto de la nave PARADICE (SIC) ONE. Nótese que en mi prohiado no se estructura el concepto de armador

previsto en el Art. 1437 del C.Co por la potísima razón que: **I.** No se expidió en su propio nombre u/o cuenta riesgo actividades marítimas desarrolladas por la M/N PARADICE (SIC) ONE. **II.** No recibe las ganancias u/o utilidades que procede la embarcación desde el año 2020 y **III.** No tiene a su cargo las responsabilidades que se encuentran circunstancias a la misma. Por ello, con todo respecto, considero, que el Señor VILLEGAS está lejos de catalogarse como un armador propiamente dicho.

(...)

De la revisión pormenorizada de los medios de pruebas existentes en el plenario, acertado es concluir que la Capitanía de Puerto incurrió en el craso error de aplicar el contenido de los Artículos 1473, 1478-2 y 1479 todos del Código de Comercio, tanto que no tuvo en cuenta que el Señor VILLEGAS pese a figurar como propietario, desde el año 2020 no ha sido la persona que ha ejercido actos de dominio, gobierno y control sobre la actividad peligrosa que desarrolla la M/N PARADICE ONE, pues la condición de guardián de la cosa no opera por el siempre hecho de ser el propietario de la embarcación al momento de los hechos objeto de investigación, sino que debe acreditarse el aprovechamiento económico que para ese momento le estuviere generando la actividad peligrosa, requisito este que brilla por su ausencia, habida cuenta que – repito – de las declaraciones del Señor VILLEGAS y el Señor ARIAS, son contestes, coincidentes, espontáneos y complementarios entre sí, en señalar que desde el año 2020 efectuaron una negociación donde el segundo tomó la administración total y absoluta respecto de la M/N PARADICE ONE haciéndose cargo de cualquier erogación que la misma generar, lo cual no se escaparía una situación como la que aquí acontece.

El tópico que se viene desarrollando (guardián de la cosa), toma mayor valía si se analiza de forma juiciosa el contenido del Art. 1473 del C. Co, al estipular que la figura de armador admite prueba en contrario.

(...)

Por otro lado, Señor Capitán de Puerto, en lo que concierne al supuesto dictamen pericial decretado, practicado y allegado al proceso, se reitera que el mismo no se ajusta de a derecho, por cuanto carecer de la estructura formal y de fondo propio de un dictamen pericial (eso sin desmeritar el conocimiento técnico que detenta la persona que lo elaboró y rindió). No obstante, a ello, en ese afán de tener un responsable, le otorga mérito probatorio al documento rendido por el perito Castilla, que no cumple con lo previsto en el Art. 226 del CGP en armonía con la Resolución No. 0349 de 2020.

Ahora bien, contrastado el documento allegado por el Señor HERNEY CASTILLA SIADO, se concluye sin dubitación alguna que el mismo no alcanza la categoría de un dictamen pericial propiamente dicho, en tanto que se echa de menos lo siguientes:

- ✓ Documentos que le sirvieron de fundamento.
- ✓ Documentos para acreditar idoneidad y que lo habiliten para su ejercicio, muy indistintamente que reposen en los archivos de la Capitanía de Puerto.
- ✓ Documento para acreditar experiencia.
- ✓ No se dijo se encontraba incurso en alguna de las causales prevista en el Art. 50 del CGP.
- ✓ No indicó las condiciones de navegabilidad de la nave.
- ✓ No se aporta junto con el dictamen los certificados de navegabilidad, seguridad y clasificación de la nave.
- ✓ No se dice nada sobre la posible causa del siniestro marítimo.
- ✓ Nada se dice respecto de los eventuales daños y el avalúo de los mismos.
- ✓ Nada se dice respecto de las recomendaciones.

En fin, distinguido Capitán, lo que quiero hacerle ver, que el documento que se pretender apreciar como un dictamen pericial, cumple los requisitos ya descritos, por tanto, no es dable imprimirle mérito probatorio, especialmente, porque el último inciso del Art. 29 de la Constitución Nacional señala que es nula de pleno derecho toda prueba obtenida con violación al debido proceso, en este caso sería, sin el lleno de los requisitos establecidos en las normas arriba citada; obsérvese que tanto, el CGP como la Resolución que regula lo atinente a peritaje en asuntos marítimos utilizan el término DEBERÁ respecto de

los requisitos que se deben colmar por parte de un dictamen pericial. Por ello, reitero, que el documento allegado por el perito CASTILLA SIDO no cumple con tales exigencias.

SOLICITUD

PRIMERO: SE REPONGA el fallo fechado del 26 de julio de 2024.

SEGUNDO: Como consecuencia de lo anterior, SE ORDENE la desvinculación de JHON MARIO VILLEGAS VILLALOBOS de la investigación de la referencia, por las razones antes expuestas, especialmente porque se estructuran las siguientes excepciones de méritos: FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA, HECHO DE UN TERCERO, INEXISTENCIA DE NEXO CAUSAL E INEXISTENCIA DE LA CONDICIÓN DE GUARDIÁN JURÍDICO DE LA MOTONAVE PARADICE ONE.

TERCERO: En caso de no acceder a los anteriores numerales, disponga lo pertinente, a fin de que se surta el trámite del recurso de apelación ante el Superior.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Habiéndose extractado los argumentos expuestos en los recursos de apelación y teniendo en cuenta que estos fueron presentados dentro del término legal establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984, este Despacho procede a resolver en los siguientes términos:

Inicialmente, resulta pertinente realizar el siguiente análisis respecto de la ocurrencia del siniestro marítimo de muerte. Por consiguiente, se trae a colación lo dispuesto en el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, el cual establece que se consideran 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.** Para los efectos del presente Decreto son accidentes o siniestros marítimos, sin que se limite a ellos, (...)”* (Cursiva y negrita fuera de texto)

En ese orden de ideas, se tiene que la Organización Marítima Internacional (OMI), en referencia a los antecedentes normativos de carácter internacional concernientes a los siniestros marítimos, ha establecido definiciones que han sido acogidas en la legislación colombiana.

Sea del caso indicar que mediante la Ley No. 8 de 1980 se aprobó la “Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar” y mediante la Resolución MSC.255 (84) del 16 de mayo de 2008, el Comité de Seguridad Marítima de la OMI adoptó el “Código de Normas Internacionales y Prácticas Recomendadas para la Investigación de los Aspectos de Seguridad de Siniestros y Sucesos Marítimos (Código de Investigación de Siniestros)”, cuyas definiciones fueron incorporadas en el Reglamento Marítimo Colombiano No. 4 – REMAC 4, en el cual se establece que un siniestro marítimo es aquel acontecimiento directamente relacionado con la explotación de una nave que ha dado lugar a las siguientes situaciones:

*“(...)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; o

7 daños graves al medio ambiente, o la posibilidad de que se produzcan daños graves para el medio ambiente, como resultado de los daños sufridos por un buque o buques.” (Cursiva y negrita fuera de texto)

Así las cosas y teniendo en cuenta los hechos que fueron objeto de investigación se puede concluir que en el presente asunto se configuró un siniestro marítimo por muerte de la señora Natalia Larrañaga Fajardo (Q.E.P.D), en el que estuvo involucrada la MN "PARADISE ONE".

1. Frente a los argumentos del recurso de apelación interpuesto por el apoderado del capitán de la MN "PARADISE ONE"

Considerando que el recurrente sostiene como argumento principal que en la presente investigación se realizó una indebida valoración de las pruebas, este Despacho con el fin de resolver el recurso objeto de estudio, procedió a efectuar una verificación integral del material probatorio de cara a la decisión de primera instancia, identificándose la siguiente circunstancia:

- Tacha por imparcialidad de la testigo Mariana Castaño Rosas.

Se advierte que el Capitán de Puerto de San Andrés mediante decisión de fecha 24 de junio de 2024, omitió pronunciarse sobre la tacha por imparcialidad de la testigo Mariana Castaño Rosas, presentada por el apoderado del señor Jhon Mario Villegas Villalobos durante la audiencia celebrada el 07 de diciembre de 2022. No obstante, dicha omisión no impide que este Despacho efectué la valoración del mencionado testimonio, teniendo en cuenta los reparos formulados en el recurso objeto de estudio.

Por consiguiente, se tiene que la solicitud de tacha por imparcialidad formulada respecto a la testigo Mariana Castaño Rosas se fundamenta en la relación de amistad que sostuvo con la señora Natalia Larrañaga Fajardo (Q.E.P.D). Sin embargo, a juicio de este Despacho dicha circunstancia no es suficiente para desvirtuar la credibilidad de su testimonio, de hecho, conforme a lo dispuesto en el artículo 211 del Código General del Proceso, la tacha por imparcialidad no determina la exclusión del testimonio, sino que constituye un elemento que debe evaluarse y valorarse con mayor rigurosidad.

En ese orden de ideas, el suscrito Director General Marítimo no encuentra procedente la tacha alegada dado que la testigo en cuestión presencié directamente los hechos objeto investigación, de manera que su conocimiento proviene de una percepción inmediata de lo ocurrido y, además, su relato resulta coherente, consistente y encuentra respaldo en las demás pruebas obrantes en el expediente. En consecuencia, aunque se encuentra acreditado que existió una relación de amistad con la señora Natalia Larrañaga Fajardo (Q.E.P.D), una vez valorada esta prueba de manera conjunta con el resto del acervo probatorio y conforme a las reglas de la sana crítica, no se encuentra desvirtuada la credibilidad de la testigo.

- En cuanto a los argumentos de la configuración de la culpa exclusiva de la víctima y la indebida valoración de las pruebas.

Siguiendo con los argumentos del recurso relacionados con este ítem, se advierte que el recurrente alega que por parte de la Capitanía de Puerto de San Andrés se realizó una valoración aislada de las declaraciones recibidas y demás pruebas obrantes en el expediente, indicando que la valoración integral de dichas pruebas conllevan a concluir que el capitán de la motonave "PARADISE ONE" no es responsable de siniestro marítimo y en su lugar argumenta que en el presente asunto se configura el eximente de responsabilidad de culpa exclusiva de la víctima, debido al actuar imprudente de la señora Natalia Larrañaga Fajardo (Q.E.P.D).

Teniendo en cuenta lo anterior, se hace necesario precisar que la finalidad de las investigaciones por siniestro marítimo es determinar sobre quién recae la responsabilidad civil extracontractual derivada del accidente. En ese sentido, se tiene que con base en el artículo 2356 del Código Civil, se contempla la presunción de responsabilidad respecto de quien despliega actividades peligrosas que por su naturaleza generan peligro o riesgo, presunción que no se desvirtúa tratando de demostrar diligencia y cuidado, pues debe probarse la ocurrencia de una causa extraña.

Así las cosas, en este tipo de investigaciones el hecho generador de la responsabilidad se origina en el ejercicio de una actividad peligrosa, como lo es la navegación, razón por la cual existe una presunción de responsabilidad sobre quien se encontraba ejerciendo dicha actividad al momento de la ocurrencia de los hechos.

De tal manera que, en el presente asunto, se tiene que la persona que desplegó la actividad peligrosa fue el capitán de la motonave “PARADISE ONE”, en su condición de jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave¹. Es por ello que, en consonancia con lo dispuesto en el régimen de responsabilidad civil aplicable en materia de actividades peligrosas, si este último pretendía ser exonerado de responsabilidad le correspondía probar que el siniestro marítimo se originó a partir de una causa extraña como eximente de responsabilidad, es decir, tenía la carga de demostrar que la actividad peligrosa **no tuvo ninguna injerencia respecto al daño generado.**

Ahora bien, el recurrente señala que la Capitanía de Puerto desconoció que en el presente asunto se configuró una causa extraña como eximente de responsabilidad, la cual estaría dada por el actuar de la señora Natalia Larrañaga Fajardo (Q.E.P.D) y que dicha omisión se debió a errores probatorios.

Frente a dicho argumento y teniendo en cuenta lo explicado inicialmente, este Despacho no acoge ese planteamiento, dado a que en los casos en los cuales el interesado pretende alegar que la ocurrencia del siniestro obedeció a alguno de los siguientes eventos: (i) Fuerza mayor y caso fortuito, (ii) Hecho de un tercero o **(iii) Culpa exclusiva de la víctima**, le corresponde probar la configuración de tales supuestos como factor eximente de responsabilidad, lo cual no se acreditó en el presente asunto.

Así las cosas, es preciso indicar que para que la conducta de la víctima en la ocurrencia del hecho dañoso tenga la virtualidad de romper el nexo de causalidad, debe estar plenamente acreditado en el proceso que **su intervención fue la causa exclusiva del perjuicio ocasionado,** y, además debe reunir los requisitos de toda causa extraña, esto es que sea imprevisible e irresistible.

En concordancia con lo antes expuesto, la Corte Suprema de Justicia ha señalado lo siguiente:

“(…) La culpa exclusiva de la víctima, como factor eximente de responsabilidad civil, ha sido entendida como la conducta imprudente o negligente del sujeto damnificado, que por sí sola resultó suficiente para causar el daño. Tal proceder u omisión exime de responsabilidad si se constituye en la única causa generadora del perjuicio sufrido, pues de lo contrario solo autoriza una

¹ Artículo 1495 del Código de Comercio.

reducción de la indemnización, en la forma y términos previstos en el artículo 2357 del Código Civil.

La participación de la víctima en la realización del daño es condición adecuada y suficiente del mismo y, por tanto, excluyente de la responsabilidad del demandado, cuando en la consecuencia nociva no interviene para nada la acción u omisión de este último, o cuando a pesar de haber intervenido, su concurrencia fue completamente irrelevante, es decir que la conducta del lesionado bastó para que se produjera el efecto dañoso o, lo que es lo mismo, fue suficiente para generar su propia desgracia.”² (Cursiva y negrita fuera de texto)

En este orden de ideas, aunque el apelante señala que la señora Larrañaga Fajardo (Q.E.P.D) se expuso a una situación de riesgo por ingresar al mar y dirigirse a la motonave “PARADISE ONE” con el fin de abordarla, convirtiéndose en un factor que contribuyó para la ocurrencia del siniestro, también es cierto que el recurrente no proporcionó pruebas concluyentes que den certeza a este fallador que fue la causa única y exclusiva del daño.

En concordancia con lo anterior, este Despacho también encuentra infundado los argumentos del apelante en lo referente a que no le asiste responsabilidad al capitán de la motonave por la ocurrencia del siniestro, dado que del análisis y valoración de las pruebas se puede concluir lo contrario, motivo por el cual se procederá a confirmar la decisión de declarar responsable por la ocurrencia del siniestro al capitán de motonave “PARADISE ONE”.

Sobre este punto, es preciso indicar que, aunque el apoderado pretende restarle importancia a las actuaciones desplegadas por el capitán de la nave, indicando que este únicamente ostentaba la posición de garante respecto de los pasajeros de la motonave “PARADISE ONE” y, además desconocía la intención de la señora Larrañaga Fajardo (Q.E.P.D.) de abordar la nave con el propósito de regresar a puerto, la aceptación de dicho planteamiento implicaría desconocer lo dispuesto en el artículo 1495 del Código de Comercio.

En ese sentido, conforme a dicha disposición se tiene que el capitán de una nave es el jefe superior encargado de su gobierno y dirección, lo que conlleva el deber de adoptar todas las medidas de seguridad necesarias para salvaguardar la vida humana en el mar. En consecuencia, su posición de garante no se reduce exclusivamente a la protección de los pasajeros, sino que comprende la obligación de desplegar acciones con el fin de evitar daños a cualquier persona o nave que se encuentre dentro del área de influencia de las maniobras que lleva a cabo.

Por consiguiente, aun cuando la víctima no ostentara formalmente la condición de pasajera, antes de accionar el sistema de propulsión era indispensable verificar la zona de la popa de la nave y el entorno inmediato, realizando una adecuada evaluación de las circunstancias existentes y de los riesgos previsibles derivados de la operación de la nave, es decir, el capitán conforme a su prudente arbitrio debía estar atento a la maniobra que iba a realizar.

2 Corte Suprema de Justicia - Sala de Casación Civil. Sentencia No. SC7534-2015 de 04 de junio de 2015. M.P: Ariel Salazar Ramírez

En ese orden de ideas, no resulta admisible el argumento del apelante respecto a que el desconocimiento de la presencia de la señora Natalia Larrañaga Fajardo (Q.E.P.D.) constituye un elemento suficiente para que se configure un eximente de responsabilidad, dado que del análisis integral del material probatorio, en especial de la declaración rendida por el propio capitán de la motonave, se concluye que la maniobra no fue ejecutada de manera adecuada, circunstancia que dio lugar al siniestro objeto de investigación y que, además, pudo haber ocasionado un abordaje con otra nave.

Esta conclusión encuentra respaldo adicional en el informe rendido por el perito Herney Castilla Siado, quien indicó que no existe evidencia de que el capitán hubiera dispuesto un plan de navegación previo a la maniobra.

En ese contexto, para este Despacho no constituye un elemento determinante el hecho de que el capitán desconociera la intención de la señora Larrañaga Fajardo (Q.E.P.D.) de regresar a la motonave, pues existe claridad respecto a que la maniobra fue ejecutada sin una adecuada evaluación de las condiciones existentes y de los riesgos previsibles antes de emprender navegación, dado que de haberse realizado las verificaciones correspondiente, el capitán habría advertido la presencia de una persona en el agua y, en consecuencia, el resultado dañoso habría podido evitarse.

Por otro lado, el recurrente sostiene que el lugar en el que se encontraba la occisa no correspondía a un área habitualmente destinada para bañistas. Sin embargo, dicha afirmación carece de respaldo probatorio y adicionalmente no se demostró la incidencia ni la relación de esa circunstancia con el argumento de exclusión de responsabilidad del capitán de la motonave.

Aunado lo anterior, este Despacho concluye que no existe fundamento alguno para considerar que en el caso en concreto era procedente la exoneración de responsabilidad del capitán de la motonave "PARADISE ONE" por el acaecimiento de una causa extraña en el marco de la responsabilidad civil extracontractual por el ejercicio de una actividad peligrosa, así como también se advierte que la decisión de primera instancia se encuentra debidamente fundamentada en las pruebas que obran en el expediente, las cuales fueron debidamente valoradas.

2. Frente al recurso interpuesto por el apoderado del Propietario y Armador de la MN PARADISE ONE.

Considerando que el apoderado del señor Jhon Mario Villegas Villalobos sostiene como argumento principal que su prohijado no debía ser declarado responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo debido a que no ostenta la calidad de armador, este Despacho realizara las siguientes precisiones:

Mediante decisión del 24 de junio de 2024 el Capitán de Puerto de San Andrés declaró responsable en solidaridad por la ocurrencia del siniestro al señor Jhon Mario Villegas Villalobos, en calidad de armador y propietario de la motonave "PARADISE ONE", fundamentando su decisión en las disposiciones del Código de Comercio, especialmente en lo referente a que el armador responde civilmente por las culpas del capitán.

No obstante, este Despacho difiere de dicha conclusión, por cuanto en el presente asunto el armador y propietario de la motonave no se encontraba ejerciendo la actividad peligrosa y, además su actuar no se encuentra como factor determinante de responsabilidad.

Ahora bien, en lo concerniente a las obligaciones del armador, el Despacho encuentra pertinente traer a colación lo dispuesto en el artículo 1473 del Código de Comercio, el cual dispone:

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

De igual forma, en lo referente al numeral 2 del artículo 1478 del Código de Comercio, que determina entre otras obligaciones del armador la de *“responder civilmente por las culpas del capitán, práctico o de la tripulación”*, es preciso indicar que, contrario al análisis realizado por Capitanía de Puerto de San Andrés, el alcance de dicha disposición consiste en que el armador por disposición legal está llamado a responder por las obligaciones civiles que se derivan de la actuación de capitán, piloto práctico y de la tripulación.

No obstante, ello no significa que, de manera automática el armador pueda ser declarado responsable de la ocurrencia del siniestro marítimo, pues su responsabilidad requiere un análisis autónomo de los hechos y de la injerencia de su conducta respecto a la configuración del daño.

En ese sentido y teniendo claridad que en el presente asunto se encontró responsable al señor Britto Antonio Grimas Díaz, se procederá a modificar la decisión del 24 de junio de 2024, en el sentido de declarar responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo, únicamente al capitán de la motonave “PARADISE ONE”.

Por otro lado, el apelante sostiene que no había lugar a declararlo responsable, por cuanto la calidad de armador recaía sobre el señor Alexander Arias, con quien suscribió un contrato de arrendamiento de la motonave “PARADISE ONE”, documento que fue aportado al expediente.

Frente a dicho argumento, el fallador de primera instancia determinó que no era admisible dado que durante el desarrollo de la investigación se precisó que el armador era la persona que se encontraba registrada en el certificado de matrícula y que no obraba prueba de que el referido contrato hubiese sido radicado ante la Capitanía de Puerto para su correspondiente registro.

En ese orden de ideas y teniendo en cuenta que este constituye uno de los reparos formulados por el recurrente contra la decisión de primera instancia, este Despacho considera pertinente indicar lo siguiente:

Los artículos 1473 y siguientes del Código de Comercio disponen que se reputará armador la persona que figure como propietaria en el respectivo certificado de matrícula y que quien asuma la explotación de una nave deberá presentar la correspondiente declaración de armador ante la Capitanía de Puerto de matrícula, la cual también podrá ser efectuada por el propietario cuando el armador no lo haga.

Así mismo, se precisa que se considera armador a quien explota comercialmente una nave o artefacto naval, calidad que, en principio se acredita mediante el certificado de matrícula, sin perjuicio de que exista prueba en contrario.

Así las cosas, en el presente asunto se tiene que en el expediente obra contrato³ de arrendamiento suscrito entre Jhon Mario Villegas Villalobos, en calidad de arrendador y Alexander Arias Machado como arrendatario, cuyo objeto es que el arrendador le concede al arrendatario, a partir del 15 de septiembre de 2020, el goce de la nave denominada "PARADISE ONE" con matrícula CP-07-1487, con el fin de destinarla exclusivamente al servicio de transporte de pasajeros.

Por lo tanto, este Despacho separándose de los fundamentos de la Capitanía de Puerto, encuentra que el contrato suscrito por las partes antes mencionadas podría constituir una prueba de que el señor Alexander Arias Machado explota comercialmente la nave "PARADISE ONE" y, en consecuencia, podría estar llamado a soportar las responsabilidades que tengan que ver con la nave en calidad de armador.

No obstante, conforme se explicó previamente, no se determinó responsabilidad alguna en cabeza del armador y en la presente investigación no surgió obligación civil de reparar los daños derivados de la ocurrencia del siniestro. Por consiguiente, se mantiene la decisión de declarar responsable únicamente al capitán de la motonave 'PARADISE ONE'."

3. Frente a los reparos formulados respecto al informe rendido por el perito Herney Castilla Siado.

Considerando que en ambos recursos se presentaron reparos respecto al informe rendido dentro de la presente investigación, este Despacho procederá a pronunciarse en un mismo ítem de los argumentos planteados por los recurrentes.

Así las cosas, se tiene que ambos apelantes atacan el informe rendido por el perito Herney Castilla Siado, porque consideran que no se ajusta a las exigencias legales dispuestas en el Código General del Proceso y la Resolución No 0349-2020 – MD-DIMAR-GLEMAR de 23 de julio de 2020.

Respecto a dichos argumentos, se realizó la correspondiente verificación de las actuaciones adelantadas en primera instancia, observándose que respecto al informe cuestionado se surtió el trámite de contradicción para que las partes solicitaran las correspondientes aclaraciones, complementaciones y objeciones, conforme al procedimiento dispuesto en la norma base, esto es el Decreto Ley 2324 de 1984, garantizándose de esta forma el derecho de defensa y contradicción de la prueba.

Por consiguiente, debe precisarse que, dentro del trámite de la presente investigación, los recurrentes contaron con todas las facultades legales y oportunidades procesales para controvertir el mencionado informe e incluso, tuvieron la posibilidad de aportar pruebas de carácter técnico en defensa de los intereses de sus representados; no obstante, se abstuvieron de hacerlo.

En ese sentido, se evidencia que el contenido del informe cuestionado fue puesto en conocimiento de las partes mediante auto de fecha 12 de diciembre de 2023, por medio del cual se corrió el respectivo traslado del documento, término durante el cual los apoderados también guardaron silencio.

Posteriormente, previo a finalizar la audiencia celebrada el 11 de enero de 2023, se puso de presente a los apoderados de los recurrentes el contenido del artículo 41 del Decreto Ley 2324 de 1984, el cual dispone que las partes podrán solicitar aclaraciones o formular objeciones al informe, las cuales serían tramitadas en la misma diligencia y la diligencia finalizó sin pronunciamientos al respecto.

En ese orden de ideas, este Despacho no encuentra procedente los reparos formulados por los recurrentes respecto de la referida prueba, máxime si se tiene en cuenta que esta fue apreciada de manera conjunta con los demás, de conformidad con las reglas de la sana crítica.

Finalmente, una vez resueltos los recursos interpuestos contra la sentencia del 24 de junio de 2024, este Despacho considera pertinente señalar que, de la revisión del expediente se advierte que la Capitanía de Puerto de San Andrés expidió dos providencias independientes con el fin de resolver los recursos de reposición presentados por los recurrentes.

Que si bien se observa que la expedición de decisiones separadas no generó una vulneración de las garantías propias del debido proceso ni afectó el desarrollo de la presente investigación, este Despacho encuentra necesario instar a la Capitanía de Puerto de San Andrés para que se abstenga de incurrir en dicha práctica, por cuanto no resulta adecuada ni se ajusta al normal desarrollo y conducción de las investigaciones jurisdiccionales por siniestro marítimo, de conformidad con lo dispuesto en el Decreto Ley 2324 de 1984.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR el artículo primero de la sentencia de fecha 24 de junio de 2024, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés, conforme la parte motiva de la presente providencia, el cual quedará así:

***“ARTÍCULO 1. DECLARAR RESPONSABLE** al señor BRITTO ANTONIO GRIMAS DÍAZ, identificado con la cédula de ciudadanía No. 1.123.636.092, en su condición de capitán de la nave “PARADISE ONE”, por el siniestro marítimo por muerte de la señorita NATALIA LARRAÑAGA FAJARDO (Q.E.P.D), ocurrido el día 27 de noviembre de 2022, respecto de los hechos que se relacionan en la parte motiva de la presente providencia.”*

ARTÍCULO 2º.- NEGAR la solicitud de tacha por imparcialidad del testimonio rendido por la señora Mariana Castaño Rosas, propuesta por el apoderado del señor JHON MARIO VILLEGAS VILLALOBOS.

ARTÍCULO 3º.- CONFIRMAR los artículos restantes de la sentencia de fecha 24 de junio de 2024, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés conforme la parte motiva de la presente providencia.

ARTÍCULO 4º.- NOTIFICAR personalmente el contenido de la presente decisión a los sujetos procesales, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 62 del Decreto Ley 2324 de 1984 en concordancia con la Ley 2213 de 2022.

ARTÍCULO 5º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de San Andrés.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,



Contralmirante **HERMANN RICARDO LEÓN RINCÓN**
Director General Marítimo

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se verifica mediante el código QR que acompaña al documento. Identificador: ZuVX +9g+ k2bv Y14d KgYL Un88 hsY=