

CAPITANIA DE PUERTO DE SAN ANDRÉS, ISLA- SECCIÓN JURÍDICA

NOTIFICACIÓN POR ESTADO

PROCESO: PROCEDIMIENTO JURISDICCIONAL POR SINIESTRO MARÍTIMO – ABORDAJE CAUSAS POR OPERACIONES DE LA NAVE TOURNAMENT IDENTIFICADA CON MATRÍCULA CP07-1785 A LA NAVE LA ZUNGUITA, IDENTIFICADA CON MATRÍCULA CP07-0790B

PARTES: LA DOCTORA **PAOLA RADA MEZA** ACTUANDO EN CALIDAD DE APODERADA DEL SEÑOR **PATRICK CURE HERNÁNDEZ**, EN CALIDAD DE PRESUNTO ARMADOR Y CAPITÁN DE LA MOTONAVE TOURNAMENT, IDENTIFICADA CON MATRÍCULA CP-07-1785, Y **CALVIN AUGUSTO HENDRICKS SJOGREEN**, EN CALIDAD DE PRESUNTO ARMADOR Y CAPITÁN DE LA MOTONAVE LA ZUNGUITA, IDENTIFICADA CON MATRÍCULA CP-07-0790, LOS DOCTORES **YEISON JAVIER LADINO HUERFANO** Y **FILI YOAN TUBERQUIA CARDONA** EN CALIDAD DE APODERADOS DEL MENOR **MILÁN ESTEBAN CARVAJAL BORDA** Y EL SEÑOR **YEISON MAURICIO CARVAJAL**, EN CALIDAD DE VÍCTIMA, LOS DOCTORES **YEISON JAVIER LADINO HUERFANO** Y **FILI YOAN TUBERQUIA CARDONA** EN CALIDAD DE APODERADOS DE LA SEÑORA **SILVIA ANGELY VIRGÜEZ PARDO**, EN CALIDAD DE VÍCTIMA, EL DOCTOR **SANTIAGO ERNESTO ROCHA MORENO** APODERADO DE LA SEÑORA **BLANCA LILIA ESPINOSA PENAGOS**, EN CALIDAD DE PROPIETARIA DE LA MOTONAVE TOURNAMENT, IDENTIFICADA CON MATRÍCULA CP-07-1785, **CONTENCIOSO S.A.S** A TRAVÉS DEL SEÑOR **JOHAN ECHEVERRI OCAMPO** APODERADO DE **SARA CARMONA GOMEZ**, AL SEÑOR **SAED BATISTA** EN CALIDAD DE PROEL DE LA MOTONAVE TOURNAMENT, IDENTIFICADA CON MATRÍCULA CP-07-1785, AL SEÑOR **JHON MARIO VILLEGAS VILLALOBOS**, EN CALIDAD DE PROPIETARIO DE LA MOTONAVE LA ZUNGUITA, IDENTIFICADA CON MATRÍCULA CP-07-0790-B, AL SEÑOR **JOINER HURTADO** EN CALIDAD DE PROEL DE LA MOTONAVE LA ZUNGUITA, IDENTIFICADA CON MATRÍCULA CP-07-0790-B.

AUTO: DE FECHA 27 DE FEBRERO DE 2026 EL SEÑOR CAPITÁN DE PUERTO – CAPITAN DE CORBETA MANUEL ALEJANDRO SANCHEZ MOLINA, PROFIRIÓ PROVIDENCIA POR MEDIO DEL CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE REPOSICION INTERPUESTO CONTRA DEL AUTO DE FECHA 22 DE ENERO DE 2026, DE CONFORMIDAD CON LO ESTABLECIDO EN EL DECRETO LEY 2324 DE 1984, ARTICULO 9. **NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE.**

Capitanía de Puerto de San Andrés - CP07

Dirección Carrera 1 No.14-109 int 40 Contiguo a la DIAN, San Andrés, Isla Línea
Anticorrupción y Antisoborno 01 8000 911 670
Línea de Atención al Ciudadano 01 8000 115 966 - Bogotá (+57) 601 328 6800 dimar@dimar.mil.co -
www.dimar.mil.co - @DimarColombia

EL PRESENTE ESTADO SE FIJA HOY DOS (2) DE MARZO DE DOS MIL VEINTISÉIS (2026) A LAS 4:00 PM DE CONFORMIDAD A LO ESTABLECIDO EN EL DECRETO LEY 2324 DE 1984.



TKADER. JULIA CAROLINA PEREZ FIERRO
Asesora Jurídica Responsable Sección Jurídica
Capitanía de puerto de San Andrés, CP07

Capitanía de Puerto de San Andrés - CP07

Dirección Carrera 1 No. 14-109 int 40 Contiguo a la DIAN, San Andrés, Isla Línea

Anticorrupción y Antisoborno 01 8000 911 670

Línea de Atención al Ciudadano 01 8000 115 966 - Bogotá (+57) 601 328 6800 dimar@dimar.mil.co -

www.dimar.mil.co - @DimarColombia

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



San Andrés Isla, se colocará automáticamente la fecha, no modificar

27 FEB 2026

Referencia: 17012024005

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Reposición

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a pronunciarse sobre el recurso de reposición presentado el día 27 de enero de 2026, por la doctora PAOLA RADA MEZA, en su calidad de apoderada de los señores PATRICK KURE, CALVIN HENDRIKS, la empresa BLACK FISH y la empresa GOLDEN ISLAND, en contra del auto del 22 de enero de 2026, en los siguientes términos:

ANTECEDENTES

Mediante decisión de fecha 22 de enero de 2026, el señor Capitán de Puerto de San Andrés Isla, por medio del cual se resuelve solicitud de práctica de pruebas/ derecho a probar, en la investigación jurisdiccional por siniestro marítimo de Abordaje No.17012024005.

Que se efectuó la notificación electrónica del auto de fecha 22 de enero de 2026 proferido en el marco de la investigación jurisdiccional por SINIESTRO MARÍTIMO DE ABORDAJE RELACIONADO CON LA NAVE TOURNAMENT Y ZUNGUITA, de conformidad a lo establecido en la ley 2213 del 13 de junio del 2022 y el Decreto Ley 2324 de 1984.

Mediante escrito presentado el día 27 de enero de 2026 se presenta por correo electrónico recurso de reposición y en subsidio apelación contra el auto de fecha 22 de enero de 2026, por parte del doctor PAOLA RADA MEZA, en su calidad de apoderada de los señores PATRICK KURE, CALVIN HENDRIKS, la empresa BLACK FISH y la empresa GOLDEN ISLAND.

FUNDAMENTOS DEL RECURRENTE

Una vez recibido el recurso de reposición en subsidio de apelación presentado por la doctora PAOLA RADA MEZA, se determinó que el mismo fue allegado dentro del término de ley, así mismo, se surtió el traslado legal correspondiente, tal como lo establece el Decreto Ley 2324 de 1984, del cual no hubo pronunciamiento. Por ello, procede el despacho a relacionar los fundamentos de hecho y de derecho expuestos en el escrito del recurso:

Identificador: nEHP y4MC LMB7 1+cz QIV+ BwHT M9ik=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de esta doc

"(...)II. ANTECEDENTES RELEVANTES

En desarrollo del trámite, la parte que represento presentó el escrito correspondiente al art. 37 del D. 2324/84, solicitando, entre otros, el decreto y práctica de pruebas específicas (documentales, testimoniales, informes y dictamen pericial).

Mediante Auto de 22 de enero de 2026, el Despacho concedió algunas pruebas y negó otras, entre ellas: (i) declaraciones de Sara Carmona Gómez y Esdras García Brown; (ii) vinculación de terceros; (iii) solicitudes de informes; y (iv) dictamen pericial médico-legal de víctimas.

III. CARGOS

1. Facultad Oficiosa

El Auto recurre al art. 42 (facultad oficiosa) para enmarcar la discusión sobre pruebas solicitadas por las partes. Sin embargo:

El art. 37 estructura la iniciativa probatoria de parte: en la audiencia inicial y en el escrito respectivo se prevé la solicitud de pruebas y el llamamiento de otras personas, y el Capitán decide "sobre la práctica de las pruebas adicionales solicitadas".

El art. 42 no sustituye el análisis de admisibilidad de prueba de parte: que el Capitán pueda decretar de oficio no implica que las pruebas pedidas se vuelvan oficiosas, ni que su decreto dependa de una mera conveniencia discrecional. El artículo opera como potestad para completar el acervo, no para degradar el derecho probatorio de los interesados.

En consecuencia, cuando la prueba se solicitó oportunamente como medio de defensa y contradicción, su negativa debe estar fundada en un juicio riguroso de pertinencia, conducencia y utilidad, sin prejuzgar; de lo contrario, se incurre en falsa motivación al sustituir ese test por una referencia genérica a economía procesal.

2. Incongruencia con el objeto Probatorio del Trámite

La prueba médico-legal es conducente para establecer el nexo causal y para el avalúo de daños dentro del propio Decreto 2324. El Auto niega el dictamen médico-legal por "innecesario/superfluo" al existir historias clínicas, y por considerar que la cuantificación de perjuicios corresponde a las víctimas. Esta motivación resulta insuficiente porque desconoce:

- **Hechos a establecer en la investigación:** *el Decreto ordena verificar y acreditar múltiples aspectos y admite expresamente elementos como "el avalúo de los daños" dentro de lo que debe ser aportado y examinado en la investigación.*
- **Tribunal de Capitanes:** *En la norma que gobierna el procedimiento es el Tribunal de Capitanes quien debe rendir dictamen pericial que incluye el "avalúo de los daños" y un pronunciamiento razonado sobre culpa e imputación.*





Identificador: nEHP ykMC Lk87 i-cz QIV+ BwHT M9X=

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

En este evento, si bien no se ha constituido Tribunal de Capitanes, una experticia fuera del dominio náutico es viable, legal y pertinente: el Decreto prevé peritazgos cuando se requiere dictamen distinto al del Tribunal (art. 41), y la actuación en audiencia con posibilidad de objeción/aclaración por las partes.

Luego, si la controversia incluye —como lo plantea esta defensa— una hipótesis de ruptura del nexo causal por falla asistencial autónoma (hecho de tercero) respecto del fallecimiento/lesiones, el dictamen médico-legal no está dirigido a “suplir cargas económicas”, sino a definir un punto técnico esencial: causalidad clínica y alcance real del daño atribuible al siniestro. Tesis que está expresamente formulada en el escrito de la defensa.

- **Una historia clínica es un documento:** El peritaje es la interpretación técnica que permite al juez jurisdiccional adoptar un juicio de imputación y causalidad con soporte científico, habilitando además su contradicción en audiencia.

3. **Sustitución probatoria indebida: “suficiencia” de historias clínicas no equivale a superfluidad del peritaje cuando el debate es causal/técnico**

Calificar el dictamen como “superfluo” por la sola existencia de historias clínicas supone un salto lógico: el Despacho confunde medio documental con medio pericial.

La jurisprudencia y la doctrina, ampliamente conocida, recuerda que la prueba solo se rechaza de plano cuando sea notoriamente inconducente o manifiestamente inútil; lo contrario induce prejuizgamiento, pues la real utilidad se define al fallar, no al decretar, salvo casos extremos.

Aquí, lejos de ser notoriamente inútil, el peritaje es el medio idóneo para:

1. Determinar si hubo intervención médica que alteró causalmente el desenlace (ruptura de nexo), y
2. Diferenciar daño atribuible al siniestro vs. daño atribuible a evento posterior.
3. Carga de la Prueba

El Auto afirma que la carga de probar “gastos/perjuicios materiales e indemnizaciones” recae en los apoderados de las víctimas, y desde ahí niega el peritaje. Sin desconocer reglas generales de carga, esa afirmación no justifica negar la prueba solicitada porque:

- Lo que aquí se pide no es una “liquidación indemnizatoria” civil, sino un dictamen técnico para esclarecer causalidad y daño dentro del procedimiento especial (hechos a establecer, pronunciamiento de imputación y avalúo).

Además, el propio Decreto dota al juez marítimo de herramientas para completar el acervo (prueba oficiosa) y para practicar peritajes distintos al Tribunal cuando el asunto exige conocimiento especializado.

En otras palabras: aun si la parte debe probar gastos específicos, eso no elimina la necesidad de un dictamen para fijar la base fáctica y científica del daño imputable.

5. El deber del Instructor ante la Reserva Legal

Como consta en la respuesta del Hospital del 21 de octubre de 2024, la entidad se escuda en la Ley 23 de 1981 y la Sentencia T-408 de 2014 para restringir el acceso a los datos. Sin embargo, la misma normativa hospitalaria reconoce que las autoridades judiciales pueden acceder a estos documentos en los casos previstos por la ley.

Dado que el Capitán de Puerto ejerce funciones jurisdiccionales, es el único sujeto procesal capaz de romper esa reserva para que la defensa pueda ejercer el derecho de contradicción sobre el contenido médico.

6. Proporcionalidad Probatoria

El Auto invoca no revictimización para negar el dictamen. Sin embargo, el estándar de decisión debe ser: si hay forma menos lesiva de obtener la verdad técnica, se adopta esa, sin sacrificar defensa. En ese sentido, la decisión debió explorar medidas como:

- Dictamen sobre historia clínica sin examen directo (pericia documental).
- Audiencia técnica con perito sobre documentos ya incorporados.
- o delimitación del objeto del dictamen a causalidad clínica del deceso/lesión sin diligencias invasivas.

Nada de ello aparece ponderado; por eso la motivación es incompleta.

7. Vinculación de Terceros con Interés en el Trámite.

La vinculación está prevista en la arquitectura del procedimiento jurisdiccional DIMAR. El procedimiento especial del Decreto 2324/84 prevé que, en el escrito de los interesados (art. 37), además de pretensiones y fundamentos, se solicite el decreto de pruebas y se pida la vinculación de otras personas como posibles responsables o interesados. Esto no es accesorio: es un mecanismo estructural del trámite para asegurar contradicción y depurar el contradictorio desde el inicio.

Consecuencia jurídica: si el propio procedimiento reconoce esa posibilidad, la autoridad no puede negarla "en bloque" sin (i) identificar el estándar de decisión y (ii) motivar caso a caso por qué cada tercero carece de interés jurídico o por qué su vinculación resulta impertinente frente al objeto del trámite.

Finalidad del trámite jurisdiccional: El Decreto 2324 obliga a que el trámite jurisdiccional establezca los hechos relevantes del siniestro y se pronuncie sobre responsabilidad y avalúo de daños, apoyándose en dictámenes y pruebas técnicas (incluido el dictamen del Tribunal de Capitanes sobre daños).

En siniestros con múltiples componentes (operación turística, infraestructura/gestión de muelle o área, eventuales medidas de gestión ambiental, y atención post-siniestro), la correcta reconstrucción causal exige poder contrastar hipótesis que no dependen solo de la maniobra náutica. Esto justifica que se vinculen sujetos cuya actuación u omisión pueda incidir en:

- La configuración del riesgo (autorizaciones/condiciones de operación).



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento puede verificarse en el sitio web de la entidad. Identificador: nEHP ykMc Lk7 i+cz QIV+ BwHT M8k=



Identificador: nEHP ykMC Lk7 i-cz QIV+ BwHT M9k=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de esta copia depende de la validez del documento electrónico.

- La operación/gestión del entorno (regulación y control del sector).
- y la cadena post-evento cuando se alegan factores de daño o nexo causal (atención médica).

La vinculación no implica que DIMAR “traslade” su competencia a materias ajenas; significa que, dentro de su competencia, la autoridad debe oír a quien tenga interés jurídico o cuya conducta sea relevante para la determinación de la responsabilidad y para el avalúo de daños.

Institución procesal: El interesado no es solo de quien se predica responsabilidad. es quien puede resultar afectado por el fallo o por las conclusiones técnicas. Por ello, la vinculación tiene dos fines procesales:

- Garantía del debido proceso de terceros potencialmente afectados por determinaciones fácticas o técnicas del fallo (p. ej., atribución causal relevante o conclusiones sobre protocolos/condiciones de operación), y
- Protección del contradictorio de las partes: sin contradicción plena, la decisión queda expuesta a reproches por motivación deficiente, y la prueba pierde potencia en escenarios de traslado y litigios posteriores.

Además, el Decreto prevé efectos prácticos relevantes: el traslado y eficacia de pruebas en otros procesos y la conveniencia de que quienes puedan verse afectados o necesiten alegar/controvertir queden formalmente integrados al contradictorio (lo cual también se relaciona con reglas como la intervención como parte interesada para ciertos efectos procesales).

Estándar de decisión para vinculación: debe ser un juicio de pertinencia e interés jurídico mínimo (no un juicio definitivo de responsabilidad). La autoridad no debe exigir a la parte solicitante probar la responsabilidad del tercero para vincularlo. El estándar razonable es:

- Interés jurídico (la decisión puede afectarle).
- Relevancia probatoria (su intervención/documentación es necesaria para esclarecer hechos determinantes del siniestro, de la imputación o del avalúo).

Negar de plano la vinculación equivale a anticipar un juicio definitivo (prejuzgamiento) y a restringir el contradictorio en una fase en la que precisamente se busca integrar a quienes puedan aportar información esencial.

IV. PETICIONES

Con fundamento en lo anterior, solicito:

REPONER el Auto de 22 de enero de 2026 y, en su lugar, **DECRETAR:**

1) Peritaje médico-legal en modalidad documental (sobre historia clínica completa, notas de evolución, epicrisis, imágenes/órdenes médicas, remisiones y registro del traslado), con objeto delimitado a:



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se garantiza por medio de la firma electrónica. Identificador: nEHP y8MC LK87 i+cz QjV+ BwHT M9k=

- *Causalidad clínica del desenlace.*
- *Determinación del daño atribuible al siniestro vs. evento médico posterior.*
- *y explicación técnica de la hipótesis de ruptura de nexos causal.*

Conforme al art. 41 del D. 2324/84, por tratarse de dictamen distinto al del Tribunal de Capitanes o Perito Naval, se servirá oficiar al Instituto Colombiano de Medicina Legal para que dictamine sobre las causas de la muerte de la víctima fatal en el siniestro, garantizando contradicción en audiencia.

2) Prueba documental por oficio:

2.1. Oficio a la E.S.E. Hospital Departamental Clarence Lynd Newball – Historia clínica completa y registros asistenciales.

Solicito se libre oficio a la E.S.E. Hospital Departamental Clarence Lynd Newball para que remita:

1. *Historia clínica completa (ingreso, triage, notas de urgencias, evolución, interconsultas, órdenes médicas, administración de medicamentos, procedimientos, epicrisis).*
2. *Registros de procedimientos (quirúrgicos y no quirúrgicos), consentimientos informados, hojas de enfermería y control de signos vitales.*
3. *Ayudas diagnósticas: imágenes y sus informes (RX, TAC, etc.), laboratorios, reportes clínicos.*
4. *Referencias y contrarreferencias, remisiones, órdenes de traslado, coordinación de ambulancia/evacuación y bitácoras del traslado si existieron.*
5. *Registro de eventos adversos o comités clínicos (si los hubiere) y reporte de incidentes asistenciales relacionados con el caso.*

2.3. Oficio a La Previsora S.A. – Pólizas, coberturas y siniestro

Se decreta la prueba por oficio a La Previsora S.A., para que remita:

1. *Copia íntegra de las pólizas relacionadas con las naves involucradas en el siniestro (condiciones particulares y generales, anexos, amparos, exclusiones).*
2. *Certificación de vigencia, tomador, asegurado(s), beneficiario(s), límites, deducibles y coberturas de RC/accidentes/defensa.*
3. *Copia de comunicaciones de aviso de siniestro, reclamaciones, respuestas, reservas y gestiones de ajuste.*
4. *Gobernación: remitir (i) actos administrativos, autorizaciones, permisos, planes o disposiciones locales aplicables a la actividad/zona del siniestro; (ii) protocolos de coordinación institucional de gestión del riesgo/seguridad turística aplicables, si existieren.*
5. *FONTUR: remitir (i) documentación de proyectos/financiamientos/intervenciones en infraestructura/servicios turísticos del área que incidan en condiciones de operación/seguridad; (ii) manuales o especificaciones de obra/servicio, si aplica.*

6. CORALINA: remitir (i) actos, restricciones, zonificación o condicionamientos ambientales aplicables al área; (ii) conceptos técnicos relacionados con usos permitidos y medidas de mitigación que incidan en operación.

3. Testimoniales

3.1. Declaración de Sara Carmona Gómez

3.2. Declaración de Esdras García Brown (...)” (cursiva fuera de texto)

CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

Teniendo en cuenta los argumentos presentados por el apoderado, este despacho procederá a evaluar y resolver cada uno de los fundamentos y razones de derecho instauradas de conformidad a lo establecido en las normas que regulan la actividad marítima, Decreto Ley 2324 de 1984 y subsidiariamente el Código General del Proceso, por consiguiente, tenemos que:

El Decreto Ley 2324 de 1984, es la normatividad especial mediante la cual la Autoridad Marítima Nacional ejerce la competencia jurisdiccional para adelantar las investigaciones ocasionadas por accidentes o siniestros marítimos.

En tal sentido le corresponde adelantar y fallar las investigaciones por siniestros marítimos, de acuerdo con la facultad expresamente dispuesta en el artículo 27 del citado decreto ley, en el que se consagra que, para la investigación y fallo de áreas jurisdiccionales de DIMAR, serán competentes el respectivo Capitán de Puerto en primera instancia y el Director General Marítimo en segunda.

Dentro de este contexto, la Autoridad Marítima Colombiana no solo cumple una función de seguridad en el mar, sino que sus facultades y obligaciones se extienden a administrar justicia en todos aquellos infortunios que sobrevengan a la navegación. Al respecto, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, en consulta No. 1605 del 4 de noviembre de 2004, indicó lo siguiente:

“- El Capitán de Puerto, en primera y el Director Marítimo, en segunda instancia, tienen la calidad de jueces frente a las controversias cuyo conocimiento avoquen en razón de un siniestro o accidente marítimo, en la medida, en que la Carta permite, como ya se vió, el ejercicio excepcional de funciones jurisdiccionales. Si bien es cierto, en las investigaciones por siniestros marítimos la autoridad marítima debe analizar, en cada caso, si se trasgredió alguna norma de tráfico o de seguridad marítima, también lo es, que el fin de la investigación no es sólo determinar las normas trasgredidas y sancionar por ese hecho, sino declarar la culpabilidad y responsabilidad civil extracontractual que les cabe a quienes intervinieron en el accidente o tienen su tutela jurídica (...)

Así pues, en el ejercicio de esa facultad de carácter jurisdiccional se enmarca la naturaleza jurídica de los procesos que se surten ante la ocurrencia de un siniestro marítimo, habiéndose establecido que los mismos se regirán por el procedimiento de



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza mediante el código QR adjunto. Identificador: nEHP-y8MC LKB7-1oz QIV* BwHT M9k*

responsabilidad civil extracontractual en virtud del ejercicio de una actividad peligrosa como lo es la navegación.

Frente a los argumentos esgrimidos por la Apoderada, este Despacho indica que:

Que de acuerdo con los argumentos presentados por la apoderada contra el auto de fecha 22 de enero de 2026, por medio del cual se resuelve solicitud de practica de pruebas/ derecho a probar, dentro del proceso jurisdiccional No. 17012024005, se procedió a efectuar una revisión integral del contenido del expediente, así como de cada uno de los autos emitidos por el Señor Capitán de Puerto de San Andrés, se evidencia por parte de este despacho frente a los argumentos de la apoderada que, si bien la Dirección General Marítima y, en su delegación, el señor Capitán de Puerto, ejercen funciones jurisdiccionales en el marco de las investigaciones por siniestros marítimos, como en el caso que nos atañe, están facultados no solo para determinar infracciones de tráfico, seguridad marítima, evaluar técnicamente las maniobras en el contexto de las actividades marítimas, sino también para declarar la culpabilidad y responsabilidad civil extracontractual de quienes intervinieron en el siniestro este tipo de responsabilidad debe estar debidamente probada y acreditada por las partes que se consideran afectados por padecer el daño.

Asimismo, está en cabeza del señor capitán de someter análisis y valoración de las pruebas aportadas y la pertinencia y conducencia de la incorporación de pruebas solicitadas por las partes, en consecuencia, no es viable la incorporación de toda clase de pruebas, sino únicamente **aquellas idóneas, conducentes y necesarias para esclarecer los hechos propios del siniestro marítimo**, se reitera la importancia de que las pruebas obrantes en el expedientes deben ser tendientes al esclarecimientos de los hechos objetos de investigación.

En este contexto, la prueba médico-legal solicitada no resulta necesaria ni útil para cumplir la finalidad del proceso. La existencia de historias clínicas debidamente allegadas y certificadas constituye un medio documental suficiente para verificar los efectos materiales y personales derivados del siniestro. El dictamen médico-pericial, por el contrario, trasladaría la actuación hacia un campo ajeno a la competencia técnica marítima al pretender establecer nexos causales clínicos o analizar posibles fallas asistenciales; por tal razón, se ha reiterado que las pruebas deben ser pertinentes respecto de los hechos objeto de decisión, y que no pueden decretarse experticias cuando el hecho que se pretende demostrar excede el tema jurídico sometido al conocimiento de la autoridad. Así, conforme a los artículos 39, 40 y 41 del Decreto 2324 de 1984, solo procede el dictamen técnico o pericial cuando el asunto requiera esclarecer aspectos marítimos, lo cual no ocurre con una experticia médico-legal.

Frente a lo cual resulta pertinente relacionar lo manifestado por la H. Corte Suprema de Justicia Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia SC16690-2016 del 17 de noviembre de 2016.

M.P. Álvaro Fernando García Restrepo:



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza por el código QR y el código de barras. Identificador: nEHP yKMC Lk87 1+cz QIV+ BwHT MSk#

"(...) Sobre este particular ha señalado la jurisprudencia de la Sala, 'repitiendo un principio fundamental de derecho, que el perjuicio que condiciona la responsabilidad civil no es materia de presunción legal y que como derecho patrimonial que es, debe ser demandado y probado en su existencia y en su extensión por quien alega haberlo sufrido, que es quien mejor debe saber en qué consiste y cuánto lo ha afectado. Quien afirma que su demandado le ha inferido un daño por su dolo o su culpa, está obligado, si quiere que se le repare por decisión judicial a producir la prueba de la realidad del perjuicio demostrando los hechos que lo constituyan y su cuantía, o señalando a este respecto, cuando menos, bases para su valoración'. (Negrillas y subrayas del texto original)

(...)
Cabe añadir que, en ningún caso, es dable confundir el daño mismo y su comprobación con la indemnización y la prueba de su quantum. (...)" (Negrillas y subrayas fuera del texto original)

Adicionalmente la misma Corporación señaló:

"(...) Acaecida la vulneración del derecho o del interés protegido de la víctima y acreditada la ocurrencia de tal quebranto, imperioso es reconocer la presencia del daño y, por ende, la satisfacción de este elemento estructural de la responsabilidad, independientemente de que igualmente aparezca o no demostrada su magnitud económica. (...)" (Negrilla y cursiva fuera de texto original)

De lo anterior es posible extraer que una cosa es la prueba del daño propiamente dicho y otra diferente la de su cuantificación.

En el caso de marras no es objeto de debate ante esta instancia que en ejercicio de actividades peligrosas ocurrieron los hechos relacionados con el siniestro marítimo de abordaje y lesiones ocurrido en el sector de Johnny Cay, y que, en consecuencia se ocasionaron lesiones personales al menor de edad MILAN ESTEBAN CARVAJAL BORDA, identificado con Tarjeta de Identidad No. 1.028.894.350, a la señora NANCY AIDÉ GÓMEZ MIRANDA, identificada con cédula de ciudadanía No. 43.609.122 (Q.E.P.D) y a la señora SILVIA ANGELLY VIRGÜEZ PARDO, identificada con cédula de ciudadanía No. 1.023.893.257, producto del abordaje con la motonave LA ZUNGUITA, identificada con matrícula CP-07-0790-B.

Frente a ello, la Corte Suprema de Justicia a través de la Sala de Casación Civil, mediante sentencia con referencia "CAS.CIV.12-07-2005-0165. EXP 7676", ha expresado que:

"Y adelante para definir lo insinuado concluye que no requiere planteamientos profundos para deducir que el transporte de petróleo constituye una actividad peligrosa y que poner en movimiento un buque con el mismo propósito, también lo es. Tal actividad es peligrosa tanto por la naturaleza del material transportada como por el medio empleado. Además, la conducción de un buque se desarrolla mediante una actividad humana, que puede escapar a su control en un momento dado creando un riesgo a las personas y a las cosas. Crea un peligro quien, con sus cosas, sus animales o empresas multiplica, aumenta o potencia las

posibilidades de dañosidad (Jorge Mosset Iturraspe, Responsabilidad por Culpa, Estudios, Tomo I, pág. 26) Es, por tanto, la conducción de un buque una actividad peligrosa, que releva de la necesidad de probar la culpa como requisito genérico de la responsabilidad". (subrayado fuera del texto)

Por tanto, tratándose de actividades peligrosas cobra vital importancia establecer con claridad que respecto a la evaluación de la culpa como elemento constitutivo de la responsabilidad civil extracontractual se aplica el régimen objetivo con fundamento en el artículo 2356 del Código Civil, el cual 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, es decir, **consideran que la culpa se presume**, por lo que será suficiente a fin de obtener una reparación, demostrar la existencia del daño y que éste se produjo a causa de una actividad calificada como peligrosa.

Por otro lado, conforme a lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984 contempla la participación de interesados, la solicitud de pruebas y la eventual vinculación de otras personas cuya conducta o posición jurídica pueda verse afectada por la decisión (art. 37 y concordantes).

En este sentido, es importante precisar lo señalado en ellos numerales 8 del artículo 37 del secreto ley 2324 de 1984 los cuales rezan: "(...) 8. *A continuación, el Capitán de Puerto, procederá de inmediato a oír la declaración e interrogar al Capitán o Capitanes involucrados, directores o jefes responsables de plataformas o artefactos navales materia de investigación, muelles y semejantes y proseguirá dentro de la misma audiencia recibiendo el testimonio o interrogatorio a los demás oficiales y tripulantes que fuere necesario, así como a las demás personas que puedan contribuir al esclarecimiento de los hechos. (...)*" (cursiva y negrilla fuera de texto)

Por tal razón este despacho, en su calidad de Autoridad Marítima, debe aplicar un estándar de pertinencia e interés jurídico mínimo para decidir sobre la vinculación, el mencionado numeral es claro en relación a las personas que deben ser vinculados al proceso, ya que, estas deben contribuir al esclarecimiento de los hechos acontecidos, por tal motivo, no es viable admitir de manera automática toda solicitud que pretenda ampliar indiscriminadamente el contradictorio.

En las investigaciones jurisdiccionales en donde se evidencian siniestros complejos con múltiples actores (operadores turísticos, entidades públicas, aseguradoras, prestadores de salud), es legítimo que la parte postule la vinculación de terceros; sin embargo, corresponde al Capitán de Puerto evaluar, caso por caso, si la intervención de cada uno de ellos resulta relevante para esclarecer los hechos que dieron origen al siniestro, imputar responsabilidad y fijar el avalúo de daños en los términos del Decreto Ley 2324 de 1984.





Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza mediante el código QR y el código de verificación. Identificador: nEHP ykMC Lk87 1+cz QIV+ Bw1IT M9k=

Negar la vinculación "en bloque" sería impropio, pero la decisión que se cuestiona se funda en que la mayor parte de los terceros propuestos se relacionan con esferas ajenas al ámbito marítimo o de los hechos en la ejecución de maniobras por parte de la tripulación de la nave *Tournament* (p. ej., gestión hospitalaria, ejecución de políticas sectoriales), por lo que su presencia no aporta de manera directa al esclarecimiento técnico del abordaje ni a la determinación de la responsabilidad derivada de la maniobra.

Igualmente, cualquier solicitud dirigida a sustentar hipótesis de responsabilidad médica más allá de la comprobación de hechos relacionados del siniestro se declara impertinente.

En este entendido, se admitirán únicamente cuando versen sobre circunstancias de tiempo, modo y lugar del siniestro, condiciones de operación y conductas imputables a los sujetos directamente involucrados en la navegación o en la gestión inmediata de la actividad marítima; se negarán aquellas declaraciones orientadas a debatir en detalle la atención asistencial o decisiones administrativas de terceros externos al ejercicio de las actividades marítima inherentes a esta investigación.

En lo relacionado con los oficios a la aseguradora, Gobernación, FONTUR, CORALINA y otros: se decretarán solo aquellos requerimientos que guarden relación directa con las condiciones de operación marítima, el riesgo propio de la operación de las naves, y la cobertura del siniestro respecto de las naves y actividades sometidas a control de Dirección General Marítima.

Se negarán las solicitudes que pretendan convertir esta actuación en escenario de depuración integral de controversias contractuales o administrativas ajenas a la investigación jurisdiccional.

Finalmente, el despacho procederá a confirmar íntegramente el auto de fecha 22 de enero de 2026, el señor Capitán de Puerto de San Andrés Isla, por medio del cual se resuelve solicitud de practica de pruebas/ derecho a probar y demás disposiciones contenidas en este, por lo que, las hipótesis planteadas por la apoderada no son suficientes para revocar o modificar la decisión.

En mérito de lo anterior, el Capitán de Puerto de San Andrés Isla en uso de sus facultades legales,

RESUELVE

ARTICULO PRIMERO: CONFIRMAR íntegramente la decisión de fecha 22 de enero del año 2026, por los argumentos esgrimidos en esta providencia.

ARTICULO SEGUNDO: NOTIFICAR por estado de conformidad con lo establecido en el Código General del Proceso, artículo 295, en consonancia con lo establecido en el artículo 9 de la Ley 2213 de 2022.



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de esta copia depende de la validez del documento electrónico. Identificador: nEHP ykMC LKB7 1cz QIV+ BwHT M9k=

ARTICULO TERCERO: CONCÉDASE el recurso de apelación, en consecuencia, una vez notificada la presente providencia, remítase el presente expediente en apelación.

NOTIFIQUESE Y CUMPLASE,

Capitán de Corbeta **MANUEL ALEJANDRO SANCHÉZ MOLINA.**
Capitán de Puerto de San Andrés.