

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 6 de noviembre de 2025

Referencia: 14012021003

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver los recursos de apelación presentados por las partes procesales debidamente representadas por sus apoderados, en contra del fallo de primera instancia del 01 de abril de 2022 proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta dentro de la investigación jurisdiccional No. 14012021003 adelantada por siniestro marítimo de abordaje ocasionado entre las motonave LA MAMBA NEGRA y LA MARLY II, ambas de registro nacional, que ocasionaron las lesiones graves causadas a la pasajera Juliana Urrego Arcos previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. La pasajera de la nave LA MAMBA NEGRA, la señora **Juliana Urrego Arcos** mediante comunicado de 23 de marzo de 2021 informó a la Capitanía de Puerto de Santa Marta de los hechos que dieron lugar a las lesiones personales graves, así mismo, el inspector de las naves menores de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, informó sobre el siniestro de abordaje entre las naves LA MAMBA NEGRA y LA MARLY II. derivado del ingreso a alta velocidad de MN La Marly II a la zona de atracadero. bajo los mismos hechos, el señor Boaz Diaz Braud, en su calidad de propietario del establecimiento de comercio al cual se encuentra registrado la nave LA MAMBA NEGRA, rindió informe sobre lo sucedido el día 21 de marzo de 2021.
2. En virtud de los hechos, el 26 de marzo de 2021, la Capitanía de Puerto de Santa Marta- CP04 decretó la apertura de la investigación jurisdiccional por los siniestros marítimos entre las naves LA MAMBA NEGRA y LA MARLY II a la luz del debido proceso y ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes dentro de la investigación 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.
3. 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.

4. El 01 de abril de 2021 la Capitanía de Puerto de Santa Marta- CP04 resolvió declarar responsable al señor **Raúl Ricardo Bermúdez Mattos**, en su condición de capitán de la Nave LA MARLY II por el siniestro marítimo de abordaje entre las naves LA MAMBA NEGRA y LA MARLY II que ocasiono las lesiones personales graves a la pasajera Juliana Urrego Arcos el día 21 de marzo de 2021. Así mismo, declaro responsable al capitán de la nave LA MARLY II por violación a las normas de marina mercante. En consecuencia y a título de sanción se impuso multa de un millón de pesos M/CTE (\$1.000.000) pagaderos solidariamente con el señor **Raúl del Carmen Bermúdez Creus** como propietario y armador de la nave LA MARLY II.
5. Frente a la decisión, la apoderada de la señora Juliana Urrego Arcos presentó recurso de reposición en subsidio de apelación en contra de la decisión de 01 abril de 2022, por su parte el apoderado del señor Raúl Ricardo Bermúdez Mattos presentó recurso de apelación en contra de la decisión.
6. A su turno, mediante auto de 24 de marzo de 2023, la Capitanía de Puerto de Santa Marta- CP04 resolvió recurso de reposición, en el sentido de reponer parcialmente la decisión de 01 de abril de 2022, declarando responsable al señor **Raúl Ricardo Bermúdez Mattos** y solidariamente responsable al señor **Raúl del Carmen Bermúdez Creus** como propietario y armador de la nave en el pago de daños y perjuicios que se reclamasen vía ejecutiva ante la jurisdicción ordinaria. Así mismo, resolvió modificar la decisión de fijar un avalúo de daños por el valor de diez millones de pesos M/CTE (\$10.000.000) por perjuicios morales subjetivados.

ARGUMENTOS DE LOS APELANTES

j) De la Señora Juliana Urrego por interpuesto apoderado

De lo desatado en primera instancia, no se desconoce la responsabilidad solidaria del señor **Raúl del Carmen Bermúdez Creus** como propietario y armador de la nave en el pago de daños y perjuicios por cuanto se mantiene lo resuelto por el *a quo* de los cuales se exponen los argumentos de la recurrente a citar.

Seguidamente como quiera que el Capitán de Puerto de Santa Marta, mediante su decisión en primera instancia determino DECLARAR responsable al señor RAÚL RICARDO BERMÚDEZ MATTOS, en su condición de capitán de la nave LA MARLY II de bandera Colombiana, omitiendo declarar responsablemente al propietario o armador de la nave LA MARLY II, el cual se encuentra plenamente identificado como RAUL BERMUDEZ CREUS, y teniendo en cuenta que dentro del trámite no existe

un eximente de responsabilidad que pueda beneficiarlo ni mucho menos a la aseguradora SEGUROS DE VIDA DEL ESTADO S.A., escogida por este para entrar a responder por los daños y perjuicios causado a la pasajera JULIANA URREGO ARCOS, de conformidad a los artículo antecedentes solicito se revoque parcialmente el numeral primero de la sentencia de fecha 01 de abril de 2022, en el sentido de declarar también civilmente responsables al armador y la aseguradora SEGUROS DE VIDA DEL ESTADO S.A y/o la que ampare los daños y perjuicios y perjuicios causado a mi representada, teniendo en cuenta las normas antecesoras del código de comercio colombiano y los pronunciamiento expreso (sic) de 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 vio, 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 (armador, propietario, etc.)". (Negrilla y subrayado fuera del texto original).

Como argumento seguido a desenlazar, se encuentra la solicitud de la apoderada de la recurrente solicitando que se revoque el artículo segundo de la sentencia 01 de abril de 2022, en el sentido de fijar como pago de los daños y perjuicios ocasionados a la señora JULIANA URREGO ARCOS, estimados patrimonialmente en lucro cesante, daño emergente y perjuicios morales.

Al respecto, si bien se pronuncia la recurrente al avaluó de daños, presenta como sustento los siguientes argumentos;

En relación a lo anterior, el despacho desconoció que dentro del acervo probatorio se encuentra la declaración juramentada de fecha 3 de junio del año 2021, de la señora JULIANA URREGO ARCOS, donde manifiesta que su edad son 26 años y su actividad profesional y ocupación para el momento de la declaración es Realizadora Audiovisual estudios realizados y pregrado Medios Audiovisuales, y aunque en la misma no se tocó el temas referente a sus ingresos por causas de la misma aflicción sufrida por ella existe prueba que el día 21 de marzo de 2021, ella tenía una vinculación laboral mediante un contrato de prestación de servicios profesionales con ingresos de \$ 3.500.000, mensuales los cuales dejo de percibir a causa de la incapacidad por el accidente a bordo de la MAMBA

NEGRA, cuyo responsable fue el capitán de la MARLY II, como quedó demostrado en la historia clínica de fecha 21 de marzo de 2021, la cual reposa en el expediente

También se aparta el despacho de reconocer los gastos que son el resultado directo del agravio que sufrió la señora JULIANA URREGO ARCOS, pues en la misma declaración ella manifestó que:

"Que gastos ha tenido con relación a las lesiones ocasionados, por los hechos objeto de la presente investigación CONTESTO: Comenzando el tour turístico, fueron \$4, 270.000 con tiquetes, fueron alrededor de unos 800.000 mil pesos más contando hotel, alimentación, transporte, después me toco volver Santa Marta al primer control. me gaste alrededor de 3.000.000 de pesos también. la segunda operación costo 2.600.000, porque me toco asumirlo de manera particular en Ja ciudad de Bogotá, de la cual tengo la historia clínica, la también los trabajos que he perdido, no solamente económicamente si no moralmente, me he visto muy afectada psicológicamente. ya que por la operación no he podido desarrollar mis actividades diarias de manera normal mi vida no ha sido la misma, no puedo salir, me duele la mano me duele el dedo y en el trabajo no he podido desarrollar mis actividades por la falta de mi dedo. se tronco mi carrera, y mi vida personal por este accidente. Yo antes me transportaba en bicicleta ahora no puedo manejar, ahora debo gastar en transporte. (se aportan soportes)

Con base en la declaración de la señora JULIANA URREGO ARCOS, quedo comprobado que sufrió un daño físico, económico y moral que el despacho se abstuvo con el argumento de no soportarse o estimarse en cantidad, apartándose del concepto que los perjuicios morales son definidos como el dolor, la angustia o la congoja que siente una persona. Este sufrimiento puede presentarse por distintas causas entre ellas la pérdida o mutilación de un miembro o parte de este, en razón a esto la Corte Constitucional, ha señalado en reiteradas ocasiones que los daños morales debe ser de grave entidad y trascendencia, más aun cuando hay sufrimiento y dolor, lo cual ha sufrido la señora JULIANAN URREGO ARCOS, con causa comprobada en sus historias clínicas especialmente la de la clínica Compensar donde se ha tenido que refugiar en terapia psicológica a raíz del hecho.

En cuanto a la tasación del perjuicio moral, ha sostenido la corte que estos se reconocen a quienes sufran un daño, a manera de indemnización mas no de reparación, y precisó que es el juez a quien le corresponde establecer el valor pertinente de manera proporcional al daño acaecido, lo cual quedo comprobando desde el hecho de la mutilación del dedo de la víctima, en cuyo expediente reposa la prueba fotográfica del daño.

Seguidamente señala el despacho como fundamento para abstener de fijar un avalúo de los daños ocasionados por los siniestros marítimos que "Tampoco obra prueba idónea que acredite la pérdida de la capacidad laboral de la señora Juliana Urrego Arcos, pasajera la nave LA MAMBA NEGRA, a consecuencia de la lesión sufrida; por lo tanto, no se aportó al expediente la certificación de la junta médica o ARL de la víctima en la que conste las lesiones transitorias o definitivas, o dictámenes de la Junta Regional de Calificación de Invalidez, sobre el origen, estado de pérdida de la capacidad laboral, y/o estado de invalidez, según sea el caso.

En cuanto a lo manifestado por el despacho para esta exigencia me permito indicar que inicialmente en el expediente existe prueba de la historia clínica de la Clínica el Prado de fecha de fecha 21 de marzo de 2021, mediante el cual se generó una incapacidad por el termino de 30 días debido al trauma sufrido a la señora JULIANA URREGO ARCOS, por lo que con ello se prueba que la señora JULIANA URREGO ARCOS, no podía trabajar por la incapacidad generada.

(...)

Ante este evento, los perjuicios por el daño emergente, lucro cesante y daño de vida en relación como el daño moral y psicológico que ha sufrido la señora JULIANA URREGO ARCOS, se encuentra probado con su declaración y aunque no se haya fijado un valor exacto para el pago del mismo tal circunstancia no puede ser desconocido por este operador judicial para estimar el pago de los mismos teniendo en cuenta que en los artículos 2341 y 1613 del Código Civil, que en su orden consagran el deber de indemnizar el daño causado a otro, y la clase de perjuicios patrimoniales a los que hay derecho a solicitar.

ii) Del señor Ricardo Bermúdez Mattos por interpuesto apoderado

De lo argumentado por el apoderado del señor Ricardo Bermúdez Mattos expone como vulnerado su derecho a la defensa y al debido proceso bajo el siguiente juicio.

Así las cosas, RAÚL RICARDO BERMÚDEZ MATTOS, a quien se le vinculó a la actuación mediante el auto del veintiséis (26) de marzo de dos mil veintiuno (2.021), luego por ese potísimo acto procesal que le endilga la calidad de vinculado, procesado, indagado o si se quiere entender, incluso, llamado a responder ante una eventual responsabilidad, mi mandante tenía el derecho a ser escuchado, pues esa es parte integrante del debido proceso que debió amparar el señor Capitán del Puerto de Santa Marta.

La protección de la garantía primigenia al debido proceso de RAÚL RICARDO BERMÚDEZ MATTOS se materializaba escuchando sus exculpaciones estando asistido de abogado. Podrá argumentarse que el decreto que sirve de soporte prevé continuar con las actuaciones, pero no

se trataba un simple acto procesal sino de salvaguardar el debido proceso, conculcado con la omisión por parte de la Capitanía de Puerto, máxime cuando el fallo podía afectarlo, como efecto ocurrió.

El conductor del proceso tenía que recurrir a la analogía y a otras fuentes procesales afines, pues como se ha venido insistiendo el Decreto 2324 de 1984 no prevé circunstancia como la de incorporar a su articulado el espíritu del artículo 29 del Estatuto Superior.

Por lo anterior sin haber sido escuchado no se puede emitir un fallo en su contra, pues se le violó su debido proceso.

Así mismo, indica que no existe motivo de responsabilidad toda vez que se trata de una imprudencia de la víctima bajo el argumento de culpa exclusiva de la víctima sustentado así:

Fue reiterativa JULIANA URREGO ARGOS en manifestar que ella tenía su mano puesta en la borda de la embarcación "LA MAMBA NEGRA", de la misma forma ella asintió que de parte de la tripulación de esta embarcación no existieron las prevenciones para que adoptara alguna medida de protección. Luego en una actividad de roce, como lo es el atraco, fondeo y zarpe de embarcaciones en una zona como lo es la Bahía de Taganga, era del fuero interno de la antes mencionada tomar las medidas de protección.

No sólo ella reconoce que tenía la mano en la borda, los demás testigos que depusieron en esta actuación así lo aseveraron.

No puede olvidarse que la persona que pone en contexto a la autoridad marítima de la ocurrencia del suceso es la propia JULIANA URREGO ARGOS y eso lo hizo a través del memorial que allegó a la DIMAR el día veintitrés (23) de marzo del presente año, en donde expuso que ella "...apoyo la Palma mi mano izquierda en el borde del costado de babor de la lancha Mamba Negra para poderme levantar y permitir el ingreso de la mujer...", luego es ella quien desarrolla un acto que la colocó en peligro.

El capitán de "LA MAMBA NEGRA", señor EDINSÓN JAVIER ASÍS REDONDO, también da cuenta que la señorita JULIANA URREGO ARCOS tenía reposada su mano sobre el lado de babor de esa embarcación.

La declarante LUZ ACUÑA UREÑA, quien también expuso, en la diligencia del día nueve (9) de julio de dos mil veintiuno (2021), las circunstancias en que se suscitó el accidente, reiterando que la víctima, JULIANA URREGO ARCOS, además de ponerse de pie, apoyó su mano en la borda de babor de "LA MAMBA NEGRA" La tía de JULIANA URREGO ARCOS, señora MARÍA DEL ROSARIO ARCOS, acotó en su atestamiento del nueve (9) de julio de esta anualidad, que su sobrina se encontraba ubicada en la margen izquierda de la embarcación, en la parte delantera, que era de las primeras y que muy a pesar de que estaba observándola, no precisa si en ese

instante iban pasando una o dos personas, situación que llevó a que ella se levantara y recurriera a apoyarse de la borda.

Y así encontrara el superior que existen nutridos testimonios de que JULIA URREGO ARCOS cometió una imprudencia.

Por último, desenlaza el recurso indicando que la nave "LA MARLY II" contaba con dos capitanes al momento del siniestro.

El argumento exclusivo en que se cimienta la decisión aquí recurrida se basa en el hecho de que "LA MARLY II" en el instante en que tropezó con la motonave "LA MAMBA NEGRA" no era tripulada por mi defendido RICARDO RAÚL BERMÚDEZ MATTOS, por eso considera la Capitanía del Puerto de Santa Marta que él es responsable y consecuentemente le ha impuesto la sanción.

En esta actuación se escuchó el testimonio de JEAN CARLOS ZUÑIGA ANDRADE, a quien se le ha querido dar el calificativo de un simple testigo, sin embargo él es el otro capitán de "LA MARLY II" con idénticas capacidades a mi mandante y a quien, a pesar de ser quien tripulaba o piloteaba la motonave no se le vinculó a la actuación. Si una motonave cuenta con una bilateral capacidad de pilotaje como se recurre a un argumento inane y al que se le han querido dar alcances supra que no tiene.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARITIMO

Habiendo citado los argumentos expuestos en los recursos presentados por los apoderados de las partes, 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 el abordaje y las lesiones graves así:

El abordaje 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.

Por otro lado, define las lesiones graves así:

"Las que sufre una persona y que la incapacitan para realizar sus funciones con normalidad durante más de 72 horas dentro de los siete días siguientes a la fecha en la que se hayan producido las lesiones".

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 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, 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 por la apoderada de la señora Juliana Urrego Arcos, y se examina el argumento de avalúo de daños presentado dentro del plenario. 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).

Del daño moral.

Sea lo propio señalar lo argüido por la H. Corte Suprema de Justicia en cuanto a la determinación de los daños morales sujetos al arbitrio del juzgador.

“La valoración del daño moral subjetivo, por su carácter inmaterial o extrapatrimonial, se ha confiado al discreto arbitrio de los falladores judiciales. Esto, por sí, lejos de autorizar interpretaciones antojadizas, les impone el deber de actuar con prudencia, valiéndose de los elementos de convicción que obren en el plenario y atendiendo la naturaleza del derecho afectado y la magnitud del daño.

Esta clase de daño, se ha dicho, “incide en la órbita de los afectos, en el mundo de los sentimientos más íntimos, pues consiste en el pesar, en la aflicción que padece la víctima por el comportamiento doloso o culposos de otro sujeto, por cuanto sus efectos solamente se producen en la entraña o en el alma de quien lo padece, al margen de los resultados que puedan generarse en su mundo exterior, pues en éstos consistirían los perjuicios morales objetivado”¹

Habiendo traído al asunto lo esgrimido por la CSJ, es valiosa la tasación resuelta por el *A quo* para el reconocimiento de los daños morales ocasionados a la señorita Juliana Urrego debido a la congoja y pena que le causa la pérdida de una de las falanges del dedo anular de su mano izquierda. En virtud de lo expresado, se reitera este Despacho en el criterio inicial de instancia al referirse a una tasación justa y acorde al daño causado.

Del daño emergente y lucro cesante.

Si bien la apoderada de la afectada alega dentro del escrito lo siguiente:

En relación a lo anterior, el despacho desconoció que dentro del acervo probatorio se encuentra la declaración juramentada de fecha 3 de junio del año 2021, de la señora JULIANA URREGO ARCOS, donde manifiesta que su edad son 26 años y su actividad profesional y ocupación para el momento de la declaración es Realizadora Audiovisual estudios realizados y pregrado Medios Audiovisuales, y aunque en la misma no se tocó el temas referente a sus ingresos por causas de la misma aflicción sufrida por ella existe prueba que el día 21 de marzo de 2021, ella tenía una vinculación laboral mediante un contrato de prestación de servicios profesionales con ingresos de \$ 3.500.000, mensuales los cuales dejo de percibir a causa de la incapacidad por el accidente a bordo de la MAMBA NEGRA.

Las anteriores declaraciones adolecen de calidad probatoria dentro del asunto, toda vez que no se demuestra dentro del plenario aportado por la parte interesada la ganancia o provecho que deja de reportarse a consecuencia del acaecimiento del hecho dañoso.

Para la demostración real del avalúo de daño emergente y lucro cesante hace falta más que una manifestación juramentada por parte de la afectada, pues el expediente originario adolece del contrato laboral que dé cuenta de la vinculación profesional formal a una empresa y sus respectivos ingresos, más allá de la certificación firmada, no se evidencia prueba conducente aportada durante las oportunidades probatorias de la ganancia que dejó de percibir, así como no se

¹ (CSJ Civil S-454 de 6 de diciembre de 1989, exp. 0612)» (SC4703-2021)

encuentra examen claro, cuantificable y razonable que permita la tasación de estos perjuicios.

De lo argumentado por el apoderado del señor Raúl Bermúdez Mattos se extraen los argumentos de derecho a la defensa y al debido proceso, así mismo se menciona el eximente de culpa exclusiva de la víctima y la vinculación del señor Jean Carlos Zúñiga Andrade como parte procesal en su calidad de segundo capitán de la Motonave La Marly II

Del derecho a la defensa y al debido proceso.

De este alegato, el señor Raúl Bermúdez Mattos, tiene conocimiento del siniestro y de su apertura, incluso ha participado activamente en las etapas procesales desde la primera audiencia por interpuesto apoderado, así como el derecho a presentar pruebas en la debida etapa procesal, por tanto puede deducirse notoriamente que no se ha vulnerado su derecho dentro de la garantía fundamental de todas las actuaciones legales y por demás, su derecho a defenderse oportunamente, pues tiene pleno conocimiento de los hechos, los cargos y no ha sobrevenido circunstancia alguna que le impida defenderse a través de su apoderado.

De la culpa exclusiva de la víctima.

Dentro de los argumentos del abogado se esgrime como eximente de responsabilidad dentro del escrito de apelación que la señora Juliana Urrego Argos actuó de manera imprudente dentro de la situación de abordaje. Por lo anterior, es necesario rememorar el concepto aplicado por la CSJ, y se cita:

“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 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” (SC7534-2015; 16/06/2015)

Por otra parte, el apoderado del señor Bermúdez Mattos menciona dentro del escrito de apelación que la señora Juliana Urrego puso en riesgo su integridad al apoyar su mano izquierda en la borda de la motonave.

No puede olvidarse que la persona que pone en contexto a la autoridad marítima de la ocurrencia del suceso es la propia JULIANA URREGO ARGOS y eso lo hizo a través del memorial que allegó a la DIMAR el día veintitrés (23) de marzo del presente año, en donde expuso que ella "...apoyo la Palma mi mano izquierda en el borde del costado de babor de la lancha Mamba Negra para poderme levantar y permitir el ingreso de la mujer...", **luego es ella quien desarrolla un acto que la colocó en peligro.**

(...)

La tía de JULIANA URREGO ARCOS, señora MARÍA DEL ROSARIO ARCOS, acotó en su atestamiento del nueve (9) de julio de esta anualidad, que su sobrina se encontraba ubicada en la margen izquierda de la embarcación, en la parte delantera, que era de las primeras y que muy a pesar de que estaba observándola, no precisa si en ese instante iban pasando una o dos personas, **situación que llevó a que ella se levantara y recurriera a apoyarse de la borda.**

Y así encontrara el superior que **existen nutridos testimonios de que JULIA URREGO ARCOS cometió una imprudencia.**

Así, bajo estos argumentos, refiere que la conducta de la señora Urrego fue determinante y exclusiva para el acaecimiento del hecho que le causo la perdida de la falange superior de su dedo anual izquierdo, rompiendo así el nexo de causalidad entre la actividad peligrosa, como lo es la navegación y el hecho dañoso.

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: La señora Juliana Urrego, se trasladó a la ciudad de Santa Marta, más exactamente al corregimiento de Taganga donde pretendía tomar un tour acuático a bordo de la motonave La Mamba Negra el día 21 de marzo de 2021.

Al momento de ingresar a la motonave y ubicarse antes de zarpar, para permitir el ingreso de los demás tripulantes, se puso en pie apoyando su mano izquierda sobre la borda. Sin embargo, en ese preciso momento,

la nave aborda con la M/N la Marly II, siniestro que le ocasionó el perjuicio de la pérdida de su falange izquierda en dedo anular.

- ii) De lo jurídico: Se trae a colación la situación de abordaje que da apertura al litigio, y comprobar si la conducta de la señora Juliana Urrego fue imprudente y determinante por si sola para causar el daño.

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.

De la vinculación del señor *Jean Carlos Zúñiga Andrade*.

Dentro del plenario no se advierte prueba de que la M/N la Marly II estuviera el segundo capitán a bordo, pues dentro de los testimonios se recalca que la nave solo tenía un tripulante al momento de la ocurrencia del hecho. Además, no sería esta la instancia adecuada para su vinculación

De lo anterior, se puede concluir que los hechos que le ocasionaron un perjuicio físico a la señora Urrego no devinieron de una conducta imprudente por parte de la que aquí figura como víctima, si no que fue producto de la conducta del Capitán de la Nave La Marly II, el señor Bermúdez Mattos 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. iii) 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.

Así las cosas, en esta instancia no se vislumbra yerro por parte del Capitán de Puerto de Santa Marta en cuanto a la imposición de las responsabilidades y declaratorias de condenas impuestas en la sentencia del 1 de abril de 2022 dentro del presente siniestro marítimo.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º. - CONFIRMAR en su integridad el fallo de primera instancia de fecha 01 de abril de 2022, modificado parcialmente mediante decisión del 24 de marzo de 2023,

por el Capitán de Puerto de Santa Marta, conforme la parte motiva de la presente providencia.

ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR personalmente la presente decisión al señor Raúl Ricardo Bermúdez Mattos como capitán de la motonave LA MARLY II y al señor Raúl Del Carmen Bermúdez Creus, en su condición de armador de la nave sus apoderados 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 3º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, para el cumplimiento de lo resuelto.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

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

