

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 3 de marzo de 2026

Referencia: 15012016014

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 octubre de 2023 proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena dentro de la investigación jurisdiccional por siniestro marítimo de naufragio de la motonave “GENTE DE MAR III” identificada con matrícula CP-05-2892-B de bandera colombiana, ocurrido el 20 de diciembre de 2016, previo lo siguientes:

ANTECEDENTES

1. El 20 de diciembre de 2016 el Capitán de Puerto de Cartagena tuvo conocimiento de los hechos relacionados con el naufragio de la motonave “GENTE DE MAR III”, en el que falleció la señora ELSA MARINA IZURIETA AMOROCHO (Q.E.P.D.). Por tal razón, el 22 de diciembre 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, el Capitán de Puerto de Cartagena profirió fallo de primera instancia de fecha 24 de octubre de 2023, declarando responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo al señor GALO AVENDAÑO MORALES en condición de capitán de la motonave “GENTE DE MAR III”.

Asimismo, declaró responsable por violación a las normas de marina mercante al capitán de la motonave “GENTE DE MAR III”, específicamente por infringir el código No. 39: “Navegar si haber tramitado el certificado que acredita la idoneidad en el desarrollo de actividades marítimas”, dispuesto en el Reglamento Marítimo Colombiano No. 7 – Remac 7.

3. El día 1 de noviembre de 2023 el abogado ARMADO REYES VILLAMIL en condición de apoderado de la señora ANGELICA NAVIA MUÑOZ en calidad de representante legal de la empresa GENTE DE MAR S.A.S, interpuso recurso de reposición y en subsidio el de apelación en contra del fallo de primera instancia.
4. Mediante providencia de fecha 07 de febrero de 2024, el Capitán de Puerto de Cartagena resolvió el recurso de reposición interpuesto, confirmando integralmente el fallo de primera instancia y concediendo el recurso de apelación ante esta Dirección General.

ARGUMENTOS DEL APELANTE

Del escrito de apelación presentado por el abogado ARMADO REYES VILLAMIL en contra del fallo de primera instancia, el Despacho se permite extraer los siguientes argumentos:

“(…)

1. *Para la CAPITANIA DE PUERTO DE CARTAGENA la presunción de culpabilidad que contempla la responsabilidad civil derivada del desarrollo de actividades peligrosas supone, según advierte, la adopción de un régimen de responsabilidad objetiva. Este razonamiento es equivocado desde su misma argumentación lógica, pues es claro que en los casos de culpa probada, como de culpa presunta, conceptualmente estamos ante un sistema de responsabilidad subjetiva, en cuyo caso no es posible prescindir del examen de la culpa, aun cuando para estos últimos se permita el desplazamiento de la carga de la prueba —del demandante al demandado— en consideración de la peligrosidad de la conducta generadora del daño.*
2. *La presunción legal de culpa puede ser desvirtuada por el demandado —como en efecto ocurrió— demostrando que el hecho generador del daño se produjo por una causa extraña que no guarda ninguna relación con su ámbito de cuidado. El capitán GALO AVENDAÑO MORALES y su ayudante ARENSON GARCÍA HERNÁNDEZ cumplieron con las normas de cuidado establecidas para atender la tempestad, el naufragio y el ahogamiento que le eran exigibles; y desplegaron, desde lo razonablemente posible, la acción peligrosa de salvamento para atender el riesgo del presionamiento de los pasajeros por cuenta del casco invertido de la embarcación, rescatando a dos de ellos atrapados (ver folios 15 y 368). Este conjunto de actividades describe y delimita su ámbito de competencia, su cumplimiento representa una ruptura del nexo causal entre su conducta y el resultado dañoso, o lo que es igual, una ausencia de culpa. Así, la explicación del daño quedó allanado a una causa extraña.*
3. *La CAPITANIA DE PUERTO DE CARTAGENA ha decidido incluir, dentro del ámbito de cuidado del CAPITAN AVENDAÑO MORALES, la actividad de verificar las condiciones meteorológicas anteriores al zarpe, sin que ello esté previsto en el Reglamento Marítimo Colombiano, sus anexos y resoluciones, y es invadiendo así de la función que puntualmente le ha sido asignada por los Decretos Ley 2324 de 1984 (artículos 19 y 20) y 1561 de 2002 (artículo 8), a propósito de “Autorizar el arribo y zarpe de naves e inspeccionar el funcionamiento de las mismas”. Lo anterior, con el fin de responsabilizarlo por el accidente marítimo.*
4. *Para esta autoridad administrativa el carácter público del informe del CIOH del día del accidente, le arrogaba al CAPITAN la decisión de realizar el viaje marítimo y asumir sus condiciones.*
5. *Este razonamiento padece de múltiples —y graves— reparos:*
 - *Desconoce que la dirección, coordinación y control de las actividades marítimas está en cabeza de la DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA, y que el debido ejercicio de dicha potestad, en cuanto a la autorización de arribo y zarpe se trata, supone la verificación de las condiciones meteorológicas de los zarpes que se autorizan, de lo contrario, una tal autorización carecería de un efecto funcional para la vida, integridad y bienes de quienes hacen uso del tráfico marítimo, y fungiría como una función puramente simbólica.*

- Sugiere que la autorización de zarpe a la nave GENTE DE MAR III el día del accidente fue otorgada sin la verificación de las condiciones meteorológicas que —según se indica— provocaron el accidente, ya que de haberlo hecho —como se esperaba en razón a su competencia institucional— la CAPITANIA DE PUERTO DE CARTAGENA debió negar el zarpe.
 - Supone que la CAPITANIA DE PUERTO DE CARTAGENA adelanta un control objetivo y verificable sobre las consultas formuladas a todos los CAPITANES DE NAVES con motivo de la revisión de las condiciones meteorológicas previas al zarpe, situación que no se realiza en el muelle de la bodeguita.
 - Desconoce el principio de confianza que impone el cumplimiento de los roles institucionales asignados por mandato legal y que exime de responsabilidad a quienes actúen confiados en dicha competencia legal, tal como legítimamente obró el CAPITAN AVENDAÑO MORALES.
 - Obliga a los CAPITANES DE LAS NAVES que zarpan del muelle de la bodeguita a renunciar a la confianza derivada del mandato legal que confiere a la DIMAR la potestad de autorizar el arribo y el zarpe de naves, y a realizar sus propias consideraciones e interpretaciones sobre los informes del CIOH.
6. Es precisa señalar que tal como quedó registrado en el informe del CIOH, las condiciones meteorológicas del día del accidente, eran “eventuales, intermitentes, instantáneas y/o continuas”, y que son estas características las que verdaderamente configuran la causa extraña generadora del daño. Si hay algún juicio de reproche fundada en la no verificación previa de las condiciones en boga, ciertamente no vincula al CAPITAN.
 7. No puede responsabilizarse a GALO AVENDAÑO MORALES por el incumplimiento de un deber de cuidado que no se encuentra consagrado en el Reglamento Marítimo Colombiano, sus anexos y resoluciones, y que le corresponde a la DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA, a través de las CAPITANIAS, en atención a lo previsto en los Decretos Ley 2324 de 1984 (artículos 19 y 20) y 1561 de 2002 (artículo 8). Tampoco puede responsabilizarsele suponiendo que ha debido descartar o renunciar a la confianza derivada del mandato legal que obliga a la DIMAR/CAPITANIAS autorizar los zarpes en salvaguarda de la vida, integridad y bienes de quienes hacen uso del tráfico marítimo.
 8. Los luctuosos hechos que derivaron en el fallecimiento de la señora ELZA MARINA IZURIETA AMOROCHO fueron consecuencia de circunstancias que no hacen parte del ámbito de cuidado del capitán AVENDAÑO MORALES y que, en consecuencia, constituyen una causa extraña. El control y coordinación de las actividades marítimas, en las que se encuentran las autorizaciones de zarpe y las cautelas que esta decisión conlleva, según el Reglamento Marítimo Colombiano, sus anexos y resoluciones, está en cabeza de la DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA, a través de sus CAPITANIAS.

PETICIÓN

Por las razones expuestas, es menester exonerar al señor GALO AVENDAÑO MORALES de toda responsabilidad por el accidente en el que lamentablemente perdió la vida la señora ELSA MARINA IZURIETA AMOROCHO.”

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

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

1. Régimen de responsabilidad aplicable al caso concreto.

Considerando que la recurrente sostiene como argumento principal que la presente investigación por siniestro marítimo se enmarca en un régimen de responsabilidad subjetiva y en consecuencia señala que la Capitanía de Puerto no debía prescindir del análisis del elemento culpa, resulta pertinente hacer las siguientes precisiones, por cuanto dicho planteamiento no está llamado a prosperar.

Por lo tanto, es importante aclarar que los criterios de “presunción de culpa” y “presunción de responsabilidad” en lo referente a la aplicación del artículo 2356 del Código Civil en materia de actividades peligrosas ha tenido un amplio y variado desarrollo jurisprudencial por parte de la Corte Suprema de Justicia, configurándose en la actualidad como posición dominante la presunción de responsabilidad. En ese sentido, la Corte ha dejado claro que al referirse al concepto de “presunción de culpa” no se refiere al análisis de la culpa como factor de imputación, por el contrario, tratándose de actividades peligrosas se releva al afectado de probar la culpa del agente y este último no le es dable exonerarse probando diligencia y cuidado, dado que el único factor eximente de responsabilidad es una causa extraña.¹

De igual forma, resulta pertinente señalar 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 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 puede ser declarado responsable quien se encontraba ejerciendo dicha actividad al momento de ocurrencia de los hechos.

Así las cosas, en el caso concreto se advierte que quien ejercía la navegación al momento de ocurrir el naufragio de la motonave “GENTE DE MAR III” era el señor Galo Avendaño Morales, en su condición de capitán. Por consiguiente, si este último pretendía ser exonerado de responsabilidad dentro de la presente investigación, 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, la recurrente también señala que en el presente asunto se configuró una causa extraña como eximente de responsabilidad del capitán de la nave y que la Capitanía de Puerto desconoció que dicha causa estaría dada por las condiciones meteorológicas presentadas el día de la ocurrencia del siniestro.

Frente a dicho planteamiento y teniendo en cuenta lo explicado inicialmente, este Despacho no acoge tal argumento, 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.

En concordancia con lo antes expuesto, la Corte Suprema de Justicia, en providencia de fecha 19 de diciembre de 2024, señaló lo siguiente:

¹ Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia SC2111-2021 del 02 de junio de 2021/M.P. Luis Armando Tolosa Villabona.

*“(...) quien alega la ruptura del nexo de causalidad en el escenario de la responsabilidad por actividades peligrosas **tiene la carga de probar que la causa extraña es la única causa adecuada del agravio sufrido por la víctima.** Y es que, en realidad, el ejercicio de la actividad peligrosa -el hecho generador de responsabilidad- irradia al elemento nexo de causalidad. O, en otras palabras, **el demandado tiene la carga de probar que la actividad peligrosa no tuvo ninguna injerencia en el resultado lesivo.** De allí que, para la exoneración de responsabilidad, sea necesario que el demandado pruebe fehacientemente la configuración de una causa extraña.”² (Cursiva y negrita fuera del texto)*

Asimismo, es preciso tener en cuenta la regla general de la carga de la prueba establecida en el artículo 167 del Código General del Proceso, el cual dispone: *“Incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen”*.

Aclarado lo anterior, resulta importante mencionar que a partir de la verificación del expediente se advierte la inactividad procesal por parte del capitán de la motonave “GENTE DE MAR III”. De hecho, no se observa que este último o la apelante hubiesen aportado prueba alguna que permitiera al Capitán de Puerto de Cartagena o al suscrito inferir la ruptura del nexo de causalidad por la configuración de alguna de las causales exonerativas de responsabilidad.

En ese orden de ideas, este Despacho desestima el argumento de la apelante en cuanto a que las condiciones meteomarinas presentadas día de los hechos fueron la causa eficiente del daño, máxime si se tiene en cuenta que dicha circunstancia no reúne los requisitos de imprevisibilidad e irresistibilidad exigidos para que se entienda configurada una causa extraña.

De igual forma, se encuentra infundado el argumento de la recurrente referente a que el capitán de la nave no tiene el deber de verificar las condiciones meteomarinas antes de emprender la navegación, aduciendo que dicha circunstancia estaría fuera de su ámbito de acción y que su proceder depende del control de las actividades marítimas ejercido por esta autoridad.

Sobre este punto es preciso indicar que la aceptación de dicho planteamiento implica desconocer lo dispuesto en el artículo 1495 del Código de Comercio, el cual dispone que el capitán de una nave es el jefe superior encargado de su gobierno y dirección, lo cual conlleva el deber de adoptar las medidas de seguridad necesarias para salvaguardar la vida humana en el mar y por consiguiente, no se encuentra relevado de verificar las condiciones meteomarinas antes de emprender la navegación, dado que es una actividad inherente a la operación de una nave.

Aunado lo anterior, este Despacho concluye que no existe fundamento alguno para considerar que en el caso en concreto resulta aplicable un régimen de responsabilidad subjetivo, así como tampoco se logró demostrar que era procedente la exoneración de responsabilidad del Capitán de la motonave “GENTE DE MAR III” por el acaecimiento de una causa extraña en el marco de la responsabilidad civil extracontractual por el ejercicio de una actividad peligrosa.

² Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia SC3280-2024 del 19 de diciembre de 2024/ M.P. Francisco Ternerá Barrios.

2. Frente a la infracción a la normatividad marítima

Pese a que este punto no fue objeto de reproche en el recurso de apelación, este Despacho encuentra pertinente pronunciarse sobre la declaratoria de responsabilidad por infracción a la normatividad marítima realizada en primera instancia, teniendo en cuenta que el Capitán de Puerto de Cartagena incurrió en un yerro al declarar responsable al capitán de la nave por la infracción del código No. 39: *“Navegar si haber tramitado el certificado que acredita la idoneidad en el desarrollo de actividades marítimas”*, dispuesto en el Reglamento Marítimo Colombiano No. 7 – Remac 7.

Lo anterior teniendo en cuenta que, una vez verificado el expediente se evidencia que en el auto inicial solamente se ordenó la apertura de la investigación jurisdiccional por siniestro marítimo y no se formularon cargos por la presunta vulneración a la normativa antes mencionada, ni se señalaron las posibles sanciones o medidas procedentes por dicha infracción, conforme a lo dispuesto en el artículo 47 de la Ley 1437 de 2011.

En ese orden de ideas, este Despacho encuentra que en el presente asunto no había lugar a declarar administrativamente responsable al capitán de la motonave “GENTE DE MAR III” por infracciones que no fueron previamente señaladas en un acto de formulación de cargos, dado que es en dicho acto donde se determinan de manera clara y precisa los hechos y las disposiciones presuntamente infringidas, lo que delimita el marco de defensa del investigado y asegura el respeto al debido proceso.

Por otro lado, en lo referente a la aplicación del artículo 52 de la Ley 1437 de 2011 por parte de la Capitanía de Puerto, es preciso señalar que el ejercicio de la potestad sancionatoria en el marco de una infracción a la normatividad marítima se encuentra sujeta a un límite temporal establecido en el citado artículo. En consecuencia, este Despacho también considera que en el presente asunto no es procedente declarar administrativamente responsable al capitán de la motonave “GENTE DE MAR III” por la infracción del código No. 39: *“Navegar si haber tramitado el certificado que acredita la idoneidad en el desarrollo de actividades marítimas”*, dispuesto en el Reglamento Marítimo Colombiano No. 7 – Remac 7 , dado que dicha circunstancia constituye un pronunciamiento sobre la conducta del investigado cuando la administración había perdido dicha facultad.

Teniendo en cuenta lo antes expuesto, el Despacho procederá a revocar el artículo tercero de la sentencia de primera instancia proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, mediante los cuales declaró responsabilidad por infracciones a la normatividad marítima.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- REVOCAR el artículo tercero de la sentencia de fecha 24 de octubre de 2023 proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, relacionado con la responsabilidad por infracción a las normas de marina mercante, conforme a la parte motiva de la presente providencia.

ARTÍCULO 2º.- CONFIRMAR los artículos restantes de la sentencia de fecha 24 de octubre de 2023 proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, conforme a la parte motiva de la presente providencia.

ARTÍCULO 3º.- 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 4º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Cartagena.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,


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