

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 12 de mayo de 2026

Referencia: 15012017008

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el abogado PABLO ENRIQUE SIERRA CÁRDENAS en calidad de apoderado de la empresa IMPALA TERMINALS COLOMBIA SAS, en contra del fallo de primera instancia de fecha 30 de mayo de 2024 proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena, dentro de la investigación jurisdiccional por el siniestro marítimo de incendio sufrido por la MN IMPALA PUERTO SALGAR ocurrido el 07 de junio de 2017, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

El día 12 de junio de 2017 el Capitán de Puerto de Cartagena ordenó la apertura de la investigación por el siniestro marítimo de incendio por hechos ocurridos el día 07 de junio de 2017 con ocasión del acta de protesta presentada por el Capitán del remolcador IMPALA PUERTO SALGAR en el que refiere los hechos presentados cuando navegaban en coordenadas 10° 18.747'N – 075°33 454'W y la motonave se quedó sin gobierno, presentándose posteriormente el incendio de la misma, por lo que fue asistida la emergencia por los remolcadores BARRACUDA, HÉRCULES, DOÑA CLARY e IMPALA ZAMBRANO; 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.

Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Cartagena profirió fallo de primera instancia el día 30 de mayo de 2024, mediante el cual declaró responsable del siniestro al capitán de la motonave IMPALA PUERTO SALGAR y a la sociedad IMPALA TERMINALS COLOMBIA SAS en calidad de propietaria y armadora del citado remolcador.

No hubo sanciones pecuniarias con ocasión de infracciones a la normatividad marítima ni determinación de avalúo de daños teniendo en cuenta que dentro de la investigación no se acreditó la cuantificación de daños ni perjuicios por las partes o terceros.

El día 12 de junio de 2024 el apoderado de la sociedad IMPALA TERMINALS COLOMBIA SAS interpone recursos de reposición y en subsidio de apelación en contra de la sentencia mencionada.

El día 21 de junio de 2024, el abogado JUAN GUILLERMO HINCAPIÉ MOLINA, apoderado de OPERACIONES TÉCNICAS MARINAS (OTM SAS) y SOCIEDAD

COLOMBIANA DE SERVICIOS PORTUARIOS (SERVIPORT S.A.) aporta memorial presentando sus argumentos sobre el recurso presentado por el apoderado de la sociedad IMPALA TERMINALS COLOMBIA SAS.

Mediante providencia de fecha 24 de junio de 2024, se resuelve el recurso de reposición interpuesto contra la sentencia por parte del Capitán de Puerto de Cartagena, resolviendo confirmar en su integridad el fallo recurrido y concediendo el recurso de apelación ante esta Dirección General.

ARGUMENTOS DEL APELANTE

Del recurso de apelación interpuesto, este Despacho se permite extraer los siguientes argumentos:

“(…)

A. Inexistencia de un siniestro marítimo - falta de competencia

1. La Capitanía de Puerto de Cartagena acertadamente había determinado que no era competente para conocer de esta investigación en consideración a que, entre otras:

- √ *Para la fecha de los hechos investigados el Remolcador Impala Puerto Salgar no contaba con matrícula marítima, y sí con patente de navegación fluvial mayor expedida por el Ministerio de Transporte, además que el personal abordo contaba con permisos y licencias de navegación fluviales.*
- √ *La Ley 336 de 1996, por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte, en su artículo 76, estableció que corresponde a la Dirección General Marítima el control de la navegación sobre aquellas embarcaciones marítimas o fluviales de bandera extranjera y/o de bandera nacional con puerto destino extranjero, supuestos que NINGUNO corresponde a los hechos investigados.*

B. Ausencia de relación causal entre hecho generador y una conducta imputable a Impala y/o a la tripulación

11. El objeto de este recurso se limita a la declaratoria de responsabilidad civil extracontractual, declarada en el ARTÍCULO SEGUNDO del fallo impugnado.

12. No se discute el incumplimiento o violación de normas de marina mercante, o de normas legales o reglamentarias que pudieran ser objeto de vigilancia o control por parte de las autoridades administrativas (cuya facultad sancionatoria caducó, según lo reconoce la Capitanía de Puerto en el ARTÍCULO TERCERO de la sentencia impugnada).

13. En el marco de lo anterior, para los efectos de la responsabilidad civil extracontractual, que es lo que se discute, el análisis debe circunscribirse a la verificación de los elementos de este tipo de responsabilidad, a saber: (i) que exista hecho generador del daño imputable al demandado a título de culpa, (ii) un daño y (iii) una relación de causalidad entre el primero y el segundo.

14. Ante la falta de alguno de estos elementos, **no hay lugar a la responsabilidad.**

C. La Capitanía reconoce el principio de que no hay responsabilidad sin daño, pero al tiempo reconoce que no hay daño.

D. Pese a los reproches que se le pretenden hacer a la tripulación, la realidad muestra que el incidente se detectó y atendió de manera oportuna y expedita.

34. En la sentencia se hace referencia a varios apartes de las declaraciones de la tripulación para poner en entredicho la experiencia y capacitación de los mismos en la atención de emergencias como la que fue objeto de esta investigación.

35. Así por ejemplo, en la sentencia hacen múltiples referencias al hecho de que los tripulantes no pudieron apagar la alarma. Sin embargo, nadie planteó que el incendio se hubiera detectado de manera tardía. Todo lo contrario.

36. El incendio se detectó de manera temprana por algunos miembros de la tripulación, quienes procedieron de forma inmediata a dar aviso al resto de tripulantes.

E. Los reproches que se le hacen a IMPALA y a la tripulación escapan del alcance de la responsabilidad civil extracontractual.

51. Como anticipé, al margen del análisis de la responsabilidad civil están las discusiones sobre si la tripulación estaba preparada o si incumplió algún deber de diligencia en la atención de la emergencia.

55. En esa misma línea, en ejercicio de las facultades jurisdiccionales la Capitanía de Puerto debe adoptar su decisión con fundamento en las reglas y principios propios de la responsabilidad civil; mientras que, en ejercicio de las facultades administrativas, la Capitanía entra a valorar si el sujeto investigado violó alguna norma de marina mercante y si, en consecuencia, debe ser sancionado.

56. En el marco de lo anterior, nótese que todos los reproches que hace la Capitanía tienen que ver con condiciones técnicas y de seguridad de las embarcaciones fluviales y de la aptitud de la tripulación, lo cual eventualmente podría ser objeto de análisis por parte de la Capitanía de Puerto en ejercicio de sus facultades administrativas/sancionatorias, más no jurisdiccionales.

57. Al respecto, si bien rechazamos la competencia de la Capitanía en este punto, pues la autoridad marítima no es la facultada para ejercer la vigilancia y control sobre las actividades fluviales que realizaba la embarcación fluvial Impala Puerto Salgar, lo cierto es que la misma Capitanía ya declaró la caducidad de la facultad sancionatoria.

(...)"

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Habiendo extractado los argumentos expuestos en el recurso de apelación interpuesto, este Despacho procede a resolverlos de la siguiente manera:

En cuanto al argumento de “Inexistencia de un siniestro marítimo - falta de competencia”

Sobre este argumento del recurso de apelación que esgrime el apoderado de la sociedad IMPALA TERMINALS COLOMBIA SAS, es pertinente indicar que el asunto ya fue objeto de pronunciamiento por parte de esta Dirección General a través del auto fechado 28 de febrero de 2023 (obrante a folio 392), emitido en cumplimiento de lo dispuesto por el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Cartagena – Sala de decisión Penal – en sentencia de impugnación dentro de la acción de tutela con radicado 13001318700120220004383, por medio del cual se declaró competente al Capitán de Puerto de Cartagena para conocer la presente investigación jurisdiccional por siniestro marítimo y la cual fue derivada de un conflicto de competencias suscitado entre la Capitanía de Puerto de Cartagena y la Superintendencia de Transporte – entidad con funciones administrativas y no jurisdiccionales-.

En el mencionado auto, se indicó con claridad que el artículo 27, numeral 5° del Decreto Ley 2324 de 1984 dispone que para la investigación y fallo de investigaciones jurisdiccionales por siniestro marítimo ocurridos en áreas que se encuentren bajo la jurisdicción establecida por el artículo 2° de la norma ibídem, serán competentes el Capitán de Puerto en Primera Instancia y el Director General Marítimo en Segunda Instancia.

A su vez, el citado artículo 2° dispone: *"La Dirección General Marítima ejerce su jurisdicción hasta el límite exterior de la zona económica exclusiva, en las siguientes áreas: aguas interiores marítimas, incluyendo canales intercostales y de tráfico marítimo; y todos aquellos sistemas marinos y fluviomarinos..."* (Negrilla y subrayado fuera del texto).

Igualmente, se analizó la competencia de la Autoridad Marítima atendiendo los factores objetivo, funcional y territorial:

- **Factor objetivo:** se evidenció con claridad que en la MN IMPALA PUERTO SALGAR con registro fluvial, el 07 de junio de 2017 durante su tránsito por la Bahía de Cartagena, ocurrió un siniestro marítimo de incendio, de competencia de esta Autoridad de conformidad con lo establecido en los artículos 26 y 27 del Decreto Ley 2324 de 1984.
- **Factor funcional:** atendiendo la competencia otorgada por el Decreto Ley 2324 de 1984, los señores Capitanes de Puerto son competentes para adelantar y fallar los siniestros marítimos que ocurren en las áreas de su jurisdicción, como el presente caso, en virtud de lo dispuesto en los artículos 2° y 27 numeral 5° de la norma ibídem.
- **Factor Territorial:** el siniestro marítimo acaecido el 07 de junio de 2017 se produjo durante su navegación en la Bahía de Cartagena en área bajo jurisdicción de esta Autoridad Marítima como lo señala el artículo 2° del

Decreto Ley 2324 de 1984 y lo reitera el inciso segundo del párrafo 1° del artículo 11 en la Ley 1242 de 2008.

Así las cosas, no es de recibo el argumento del apoderado de la sociedad IMPALA TERMINAL COLOMBIA SAS, el cual fue superado con amplitud por parte del Despacho en etapas anteriores como ya se indicó.

En cuanto al argumento de “Ausencia de relación causal entre hecho generador y una conducta imputable a Impala y/o a la tripulación”

Indica en este acápite el recurrente los elementos de responsabilidad civil extracontractual: “i) que exista un hecho generador del daño imputable al demandado a título de culpa, ii) un daño y iii) una relación de causalidad entre el primero y el segundo; sin embargo, es preciso recordar que la jurisprudencia colombiana desde 1938 acogió como un desarrollo del artículo 2356 del Código Civil colombiano la teoría del régimen de responsabilidad objetiva en ejercicio de actividades peligrosas, como es el caso de la navegación.

Es decir, que no acierta el abogado recurrente cuando menciona que el caso en comento se requiere que exista un hecho generador del daño imputable a título de culpa, pues como se indica, el régimen aplicable a los siniestros marítimos – por tratarse de una actividad peligrosa– es el de responsabilidad objetiva en el que **solamente es posible eximirse de ella por parte del sujeto activo es probando una causa extraña, eximente de responsabilidad.**

Así lo ha expresado la Jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia:

*"(...) Tratándose del ejercicio de actividades peligrosas, la Sala en desarrollo de lo previsto en el artículo 2356 del Código Civil, tiene decantado que la responsabilidad se juzga al abrigo de la "presunción de culpabilidad" (CSJ. Civil. Vid. Sentencias de 26 de agosto de 2010, expediente 00611, y de 18 de diciembre de 2012, expediente 00094; posición reiterada recientemente en sentencia de 6 de octubre de 2015, rad. 2005-00105). **Cualquier exoneración, por tanto, debe plantearse en el terreno de la causalidad, mediante la prueba de un elemento extraño (fuerza mayor o caso fortuito, hecho de un tercero o culpa exclusiva de la víctima.** (...) SC-12994 de 15 de septiembre de 2016. (negrilla y subrayado fuera del texto).*

Acierta el abogado apelante cuando indica que el hecho generador del daño presentado en el siniestro marítimo que se investiga es el incendio ocurrido a bordo de la MN IMPALA PUERTO SALGAR; sin embargo se reitera que la única manera de desvirtuarse el nexo de causalidad existente en el incendio de la nave era probando un eximente de responsabilidad, caso que se echa de menos en el acervo probatorio, pues no existe prueba alguna tendiente a demostrar que los hechos ocurrieron como consecuencia de una circunstancia de fuerza mayor o caso fortuito, un hecho de un tercero o culpa exclusiva de la víctima, con la prueba fehaciente de que tal circunstancia obedeció a razones imprevisibles e irresistibles.

Durante todo el argumento insiste el apoderado de la sociedad armadora de la motonave IMPALA PUERTO SALGAR que no se aportó prueba alguna por parte del *a-quo* que pudiera imputarle a título de acción u omisión, el daño a la empresa IMPALA TERMINALS COLOMBIA SAS o a la tripulación de la nave; pero nuevamente se resalta el desacierto

del abogado cuando omitió probar durante el curso de la investigación uno de los eximentes de responsabilidad que ha señalado por décadas la Jurisprudencia civil colombiana, pues no basta con argumentar que no se probó acción u omisión alguna cuando el régimen de responsabilidad claramente requiere acreditar un eximente de responsabilidad por parte del capitán de la motonave IMPALA PUERTO SALGAR.

En cuanto al argumento de “La Capitanía reconoce el principio de que no hay responsabilidad sin daño, pero al tiempo reconoce que no hay daño.”

Se incurre en una imprecisión en el recurso de alzada cuando se indica que la Capitanía de Puerto de Cartagena determinó que el daño causado con ocasión del incendio de la motonave IMPALA PUERTO SALGAR quedó suficientemente probado pero que es un contrasentido acreditar el daño que el mismo presunto responsable ha sufrido, pues lo determinado por el fallador de primera instancia corresponde a la declaratoria de responsabilidad por la ocurrencia del siniestro marítimo que se investiga, en este caso, el incendio de la motonave referida.

Adicionalmente se resalta que no fue determinado durante el proceso adelantado ante la Capitanía de Puerto de Cartagena un avalúo de daños por cuanto no se acreditó cuantificación de los mismos por las partes o por terceros; pero tal ausencia de cuantificación del daño sufrido por la motonave que se refiere, que además es un hecho notorio, no obsta para que la Autoridad Marítima en uso de su atribución legal de investigar y fallar las investigaciones con ocasión de la ocurrencia de siniestros marítimos no cumpla con lo preceptuado en el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984 en el que se indica claramente los elementos que deben contener los fallos emitidos por la Dirección General Marítima, como es el caso de la declaratoria de culpabilidad y responsabilidad respecto de la ocurrencia del siniestro.

Debe indicarse además, que en caso de presentarse un siniestro marítimo en jurisdicción de la Autoridad Marítima es deber de los Capitanes de Puerto adelantar y fallar la investigación correspondiente como lo indica el artículo 35 del Decreto Ley 2324 de 1984, independientemente de quien resulte afectado con su ocurrencia, pues la norma en cita no realiza ninguna distinción:

“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...”
(Negrilla y subrayado fuera del texto).

En ese sentido, la naturaleza de las investigaciones jurisdiccionales a cargo de la Dirección General Marítima es de carácter declarativo, es decir, buscan determinar la existencia de una situación jurídica: declaratoria de responsabilidad civil extracontractual, por lo que del resultado de la misma, pueden las partes acceder a otro tipo de acciones ante la Jurisdicción Ordinaria según su interés. Así las cosas, realizadas las anteriores aclaraciones al recurrente, no se evidencia vocación de prosperidad del argumento que esgrime.

En cuanto al argumento de “Pese a los reproches que se le pretenden hacer a la tripulación, la realidad muestra que el incidente se detectó y atendió de manera oportuna y expedita.”

Señala el apelante que pese a los reproches de la Capitanía de Puerto en la atención de la conflagración acaecida en la motonave IMPALA PUERTO SALGAR, esta sí se realizó de forma expedita por los miembros de la tripulación y que las fallas en la alarma de incendio que presentó la nave no tuvo relevancia frente a la atención temprana del incendio.

En concordancia con lo ya mencionado respecto del primer argumento del recurso de apelación, no basta solamente demostrar una actuación diligente por parte del Capitán del remolcador IMPALA PUERTO SALGAR y su tripulación cuando ya se había producido el incendio, pues como es de conocimiento, este es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 1495 del Código de Comercio.

Adicionalmente, la referida Codificación establece en el artículo 1501 las funciones y atribuciones del Capitán de la nave, dentro de las que se resalta la de cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va a emprender, por lo que si bien puede evidenciarse gestión en el manejo de la conflagración a bordo del remolcador, también quedó debidamente demostrado que:

- La motonave venía presentando inconvenientes con una alarma en el puente de mando, así quedó evidenciado en las declaraciones rendidas en el plenario, como se advierte en la audiencia del 6 de agosto de 2019 rendida por el señor Fredys Escobar Rodríguez.
- La tripulación, incluida su Capitán no tenía pleno conocimiento de la totalidad de sistemas con los que contaba la motonave como es el caso del sistema contra incendio fijo de CO2 como indicó el señor Yolvi Díaz Chávez en declaración bajo la gravedad de juramento del 20 de junio de 2017 cuando indicó que nadie manipuló ese sistema en el cuarto de generadores por cuanto nadie tenía conocimiento.

De lo anteriormente señalado se reitera que en el caso en comento, no basta indicar que se obró de forma oportuna y expedita una vez se produjo el incendio a bordo del remolcador, sino que correspondía al Capitán de la nave cerciorarse antes de emprender la navegación de la completa operatividad de su embarcación y los sistemas que la conforman, así como tener pleno conocimiento del uso de los mismos.

*Esta Sala ha sido categórica en resaltar que la responsabilidad derivada de la ejecución de labores peligrosas, se asienta en la teoría del riesgo y no en la culpa, aun cuando frente al autor del daño, se reitera, haya señalado, indistintamente, que sobre él reposa una "presunción de culpa", siendo en realidad una "presunción de responsabilidad", en tanto que para desvirtuarla, impone acreditar exclusivamente la "causa extraña" (hecho de la víctima, o de un tercero, la fuerza mayor o el caso fortuito), mas **no exige probar que se obró con esmero, prudencia y meticulosidad, aspectos típicos para refutar un error en la conducta (culpabilidad).** Siempre, para la Sala, la exoneración queda reducida al*

terreno de la causalidad en el marco del artículo 2356. SC3862-2019 Radicación: 73001-31-03-001-2014-00034-01 – 20 de septiembre de 2019.

En cuanto al argumento de “Los reproches que se le hacen a IMPALA y a la tripulación escapan del alcance de la responsabilidad civil extracontractual.”

Como último argumento del recurso de alzada, indica el apoderado de la empresa IMPALA TERMINALS COLOMBIA SAS unos reproches que no corresponden a la responsabilidad civil extracontractual por encontrarse en la órbita de las facultades administrativas sancionatorias relacionadas con condiciones técnicas de la embarcación; sin embargo no se comparte el argumento cuando la Capitanía de Puerto de Cartagena en sentencia de primera instancia fue clara en abstenerse de declarar responsabilidad administrativa como consecuencia de infracciones a la normatividad marítima.

Ahora bien, el hecho de haberse verificado durante el transcurrir de la investigación aspectos técnicos de la motonave para lograr determinar la responsabilidad en la ocurrencia del siniestro no implica que se haya mezclado facultades jurisdiccionales y administrativas por parte del *a-quo*, pues es apenas lógico que se indague a toda la tripulación por el estado de los sistemas de alarmas, sistemas contra incendios, cédula de zafarrancho, etc, para tener conocimiento del estado de la embarcación antes de haber emprendido la navegación, máxime en el presente caso cuando la nave incendiada se encontraba amarrada a una barcaza cargada con combustible.

En este punto se reitera lo mencionado en párrafos anteriores, relacionado con la responsabilidad que recae en cabeza del capitán de la motonave en la que emprende navegación, de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente y el régimen de responsabilidad aplicable a la presente investigación en la que quedó plenamente demostrado la existencia de responsabilidad por parte del jefe de gobierno de la nave quien realizaba una actividad peligrosa, en la que no fue demostrado ningún eximente de responsabilidad, aun cuando se pretenda acreditar una gestión expedita en el manejo de la conflagración de forma posterior.

Habiéndose abordado los argumentos del recurso de apelación y en mérito de lo expuesto, el suscrito Director General Marítimo, en ejercicio de las facultades jurisdiccionales conferidas por el Decreto Ley 2324 de 1984, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la Ley,

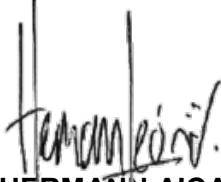
RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR en su integridad la sentencia de primera instancia de fecha 30 de mayo de 2024, confirmada integralmente el 24 de junio de 2024 por el Capitán de Puerto de Cartagena, conforme a la parte motiva de la presente providencia

ARTÍCULO 2º. - 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 3º.- Contra la presente providencia no procede recurso alguno.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,



Contralmirante **HERMANN AICARDO LEÓN RINCÓN**
Director General Marítimo (E)