

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 24 OCT 2019

Referencia: 15012017011
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo incendio –naufragio
Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia emitida el día 29 de junio de 2018, por el Capitán de Puerto de Cartagena, dentro de la investigación por siniestro marítimo de incendio y posterior naufragio de la motonave "PRÍNCIPE" de bandera Panameña, identificada con matrícula No. 41960-10CH, por los hechos ocurridos en la Bahía d Cartagena el día 10 de agosto de 2017, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta presentada por la señora MARÍA ANGÉLICA PALENCIA, en calidad de representante legal de la Agencia Marítima "LOGÍSTICA MARÍTIMA INTEGRAL S.A.S" y por el señor GUSTAVO PÉREZ CARRILLO, en calidad de Capitán de la motonave "PRÍNCIPE", la Capitanía de Puerto tuvo conocimiento de los hechos ocurridos el día 10 de agosto de 2017.
2. Como consecuencia de lo anterior, el día 22 de agosto de 2017, el Capitán de Puerto de Cartagena decretó la apertura de la investigación por el presunto siniestro marítimo de incendio y posterior naufragio de la motonave "PRÍNCIPE" 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.
3. El día 29 de junio de 2018, el Capitán de Puerto de Cartagena profirió fallo de primera instancia, en el que resolvió lo siguiente:
 - Declarar responsable civilmente al señor GUSTAVO ADOLFO PÉREZ CARILLO, en calidad de Capitán de la motonave "PRÍNCIPE", del siniestro marítimo ocurrido el día 10 de agosto de 2017.

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2, artículo 2, del Decreto 5057 de 2009, ésta Dirección General es competente para conocer, en consulta, las investigaciones por siniestros marítimos ocurridos dentro del territorio establecido en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

Dicha competencia tiene el carácter de jurisdiccional, en aplicación del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 de la Constitución Política, lo cual fue ratificado por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994, y mediante Concepto de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, con Radicado No. 1605, el día 4 de noviembre de 2004.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Conforme a lo anteriormente descrito, este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos sustanciales y procesales que dieron mérito al Capitán de Puerto de Cartagena para proferir decisión de primera instancia, a su vez hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta, así:

En cuanto a los aspectos procesales y probatorios se refiere, este Despacho evidencia que cada una de las etapas de la investigación de primera instancia, adelantadas por el Capitán de Puerto de Cartagena, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 35 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Para abordar los aspectos sustanciales constitutivos del presente proveído, este fallador se pronunciará en torno a los siguientes ejes temáticos: (I) De la configuración y ocurrencia del siniestro marítimo investigado, (II) De la navegación marítima como actividad peligrosa y el régimen de responsabilidad aplicable, (III) Del estudio Probatorio del caso en concreto (IV) Del análisis jurídico y la declaración de responsabilidad civil extracontractual, (V) Del avalúo de los daños, (VI) De la responsabilidad administrativa por violación a normas de marina mercante y, (VII) De las conclusiones.

I. De la configuración y ocurrencia del siniestro marítimo investigado

El alcance y las implicaciones que enmarcan los siniestros en el Derecho Marítimo, figura ser un asunto objeto de gran consideración, no solo desde la esfera propiamente académica, sino también desde contextos particularmente internacionales.

La complejidad que comporta la naturaleza de los siniestros marítimos, por un lado, y su relación directa con la seguridad de la vida humana en el mar y la prevención de la

contaminación del medio marino¹, por el otro, son sin expresar duda alguna elementos de relevancia culminantes para el integral funcionamiento de la navegación.

La idea de entender los siniestros marítimos como un asunto inexorablemente relacionado con la seguridad, apelando al carácter riesgoso del derecho marítimo, y su proceso de regulación, ha sido un avance significativo, tanto por la Organización Marítima Internacional como por las autoridades marítimas regionales.

Para efectos de lo anterior, el artículo 26 del Decreto 2324 de 1984, sobre los accidentes o siniestros marítimos, prevé:

*"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 –haciendo referencia al Decreto 2324 de 1984– 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" (cursiva y subraya fuera de texto).*

De las pruebas que reposan en el expediente, este Despacho encuentra la ocurrencia del siniestro marítimo de incendio y posterior naufragio de la motonave "PRÍNCIPE" de bandera panameña, sucedido el día 10 de agosto de 2017, en virtud del numeral a) y d) del artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984.

II. De la navegación marítima como actividad peligrosa y el régimen de responsabilidad aplicable

El artículo 2356 del Código Civil contempla la presunción de responsabilidad en contra de quien realiza ciertas actividades peligrosas que por su naturaleza generan peligro,

¹ La seguridad de la vida humana en el mar, la prevención de la contaminación del medio marino y el control adecuado del tráfico marítimo, forman parte de los objetivos centrales de la Organización Marítima Internacional, de conformidad con el artículo 1 del Convenio Constitutivo de la misma, en el que se aduce lo siguiente: "Deponer un sistema de cooperación entre los gobiernos en la esfera de la reglamentación y las prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes al tráfico marítimo destinado al comercio internacional; adelantar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como resulte posible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por buques (...)".

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.

Acorde a la jurisprudencia, la orientación actualmente predominante, por regla general es que en los eventos dañosos generados por las **actividades peligrosas**, se aplica un régimen objetivo debido al factor riesgo al que se exponen quienes realizan este tipo de actividades.

De lo expuesto anteriormente se desprende que sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, recae la presunción de responsabilidad por ser quien ha ejecutado la acción y ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual solo le es posible exonerarse por la intervención de los siguientes eventos:

- *Caso fortuito o fuerza mayor*
- *El hecho de un tercero*
- *Culpa de la víctima*

Al respecto la ley 95 de 1890, en su artículo 90 señala:

"Se llama fuerza mayor o caso fortuito, el imprevisto á que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los autos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc" (cursiva fuera del texto).

De acuerdo con lo anterior, para que se configure la fuerza mayor o el caso fortuito se debe verificar la concurrencia de dos factores A) que el hecho sea imprevisible, esto es que dentro de las circunstancias normales de la vida, no sea posible contemplar por anticipado su ocurrencia. B) que el hecho sea irresistible, o sea que el agente no pueda evitar su acaecimiento ni superar sus consecuencias.

III. Del estudio probatorio del caso en concreto

Respecto a la responsabilidad declarada en la decisión proferida en primera instancia, se estima pertinente realizar el siguiente análisis, conforme las pruebas obrantes en el expediente, así:

En audiencia realizada el día 21 de septiembre de 2017, la señora **MARÍA ANGÉLICA PALENCIA CARRASCAL**, en condición de representante legal de la Agencia Marítima "LOGÍSTICA MARÍTIMA INTEGRAL S.A.S, en cuanto a la ocurrencia del siniestro marítimo, manifestó lo siguiente:

"El 10 de agosto de 2017, más o menos a las 04:50 horas por las redes sociales comenzó a circular el video del siniestro consistente en un incendio, enseguida llamé al Capitán de guardacostas y le pregunté el

5
12

nombre de la nave que circulaba por el video, el Capitán de guardacostas me contestó que se trataba de la nave PRÍNCIPE, yo dije inmediatamente esa nave la agenciamos nosotros, de una llamé a mi jefe, y comenzamos a preguntar sobre los hechos, llamamos la representante del armador y el señor tenía el celular apagado, como en el lugar se encontraban varias naves el Capitán de la nave JESSICA III, el señor Álvaro Ayola, él me llamó y me dijo señora Angélica la PRINCIPE se está incendiando y le pregunté quienes estaban ahí, me comentó que estaba CARLOS GARCÍA que es un mecánico conocido, el me dio el nombre del Capitán de la nave que era el señor GUSTAVO PÉREZ".

"(...) yo no pude comunicarme con el armador ese día, sino al día siguiente hablé con CARLOS GARCÍA, que era el mecánico que iba en la nave, hablé con él y me dio el teléfono celular de GUSTAVO PÉREZ, quien me informa que la nave PRINCIPE zarpó el 10 de agosto de 2017 a las 15:30 horas del Club de Pesca, porque iba a realizar unas pruebas mecánicas, que a las 16:30 horas ya iban de regreso al Club cuando la nave cuando de pronto sintieron el olor a quemado que salía del cuarto de máquinas, dice que activaron el sistema contra incendios pero que ya era demasiado el fuego y no se pudo controlar que llamaron a Guardacostas y que los socorrieron muy rápidamente por parte de Guardacostas, asegura que se quedaron ahí con los señores de Guardacostas hasta que la embarcación se hundió (...)" (cursiva fuera de texto).

En cuanto al Propietario y/o Armador de la motonave "PRÍNCIPE", indicó:

"La empresa Propietaria y armadora es PRINCIPE DEL MAR S.A, el representante legal en Colombia es el señor ALBERTO CEPEDA" (cursiva fuera de texto).

En el acta de protesta del 10 de agosto de 2017, el señor TK Andrés Felipe Bustamante Romero, comandante de la Unidad de Reacción Rápida ARC BP440, indicó que al llegar a la escena se realizó el rescate de 5 tripulantes de la motonave.

Con base en las pruebas antes mencionadas el Despacho deduce la ocurrencia del siniestro marítimo de incendio y posterior naufragio de la motonave "PRÍNCIPE" de bandera Panameña, ocurrido el día 10 de agosto de 2017.

No se tienen declaraciones oficiales del Capitán del yate, a pesar de las citaciones enviadas por parte de la Capitanía, las cuales obran en el expediente objeto de estudio, tampoco de los tripulantes, ni de las personas que iban abordo el día de los hechos. En consecuencia no se pudo esclarecer o identificar los motivos reales que generaron el incendio y posterior hundimiento de la motonave "PRÍNCIPE", causando así el siniestro investigado. Además, del acta de protesta presentada por el señor GUSTAVO PÉREZ CARRILLO, en calidad de Capitán, no se percibe la causa del accidente, pues esta se limita en explicar las acciones que se tomaron durante y posterior al incendio.

Referente a las acciones tomadas por parte del Capitán durante los hechos, se evidencia que estas fueron acertadas y rápidas al momento de la ocurrencia del siniestro, pues utilizó el extintor de polvo seco y el sistema del cuarto de máquinas, llamó a Guardacostas y pidió apoyo a los tripulantes de otras naves, sin embargo no pudo salvar la nave.

No obstante, el Despacho no encuentra pruebas suficientes, que identifiquen los motivos reales por los cuales ocurrió el incendio de la motonave "PRÍNCIPE", pero se tiene información que la nave estaba realizando pruebas mecánicas. Por su parte el Capitán no rindió su versión se lo sucedido.

IV. Del análisis jurídico y la declaración de responsabilidad civil extracontractual.

En el caso que nos ocupa, se encuentra probado qué:

1. El siniestro marítimo de incendio y naufragio de la motonave "PRÍNCIPE" de bandera Panameña ocurrió el día 10 de agosto de 2017 en cercanías de Punta Arenas, jurisdicción de la Capitanía del Puerto de Cartagena.
2. Las pruebas que obran en el expediente no determinan la causa real que generó el incendio y posterior naufragio de la motonave "PRÍNCIPE", el cual inició en el cuarto de máquinas cuando esta estaba de regreso al club de pesca después de realizar pruebas mecánicas.
3. No se logró demostrar que el incendio y posterior naufragio del yate sucedió por una causa ajena a la voluntad del Capitán, ni por fuerza mayor o caso fortuito, por cuanto éste no rindió su versión de los hechos, pese a las citaciones enviadas. No obstante se presume la responsabilidad del señor GUSTAVO PÉREZ CARRILLO, pues era el Capitán de la motonave "PRÍNCIPE" y como tal tenía el gobierno de la misma. Es claro que por parte del Capitán siempre se debe velar por la seguridad de la nave, de la tripulación y de la de él mismo. Pues es sobre quien recae la responsabilidad de todo aquello que pueda suceder con la motonave que tiene al mando.

Por lo anterior el Despacho acoge a lo estipulado en la ley y encuentra pertinente mencionar el artículo 38 del Decreto 2324 de 1984, el cual dispone:

"Presunción de confesión. La no comparecencia del citado, su renuencia a responder o su respuesta evasiva, harán presumir ciertos los hechos susceptibles de prueba por confesión, sobre los que versen las preguntas asertivas, admisibles, que se formulen dentro de la diligencia, siempre que el Capitán de Puerto le advirtiera de esta consecuencia y no obstante el citado persista en tal conducta. Será excusa razonable para no asistir a la primera audiencia que el Capitán o Capitanes de las naves o

artefactos navales materia del proceso no puedan asistir acompañados de sus abogados" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Así las cosas, se evidencia la responsabilidad del Capitán de la motonave "PRÍNCIPE" en el siniestro de incendio y posterior naufragio, ocurrido el día 10 de agosto de 2017.

Es de recordar que Colombia, a través de la Ley 8 de 1980, aprobó la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar SOLAS, adoptada el 1 de noviembre de 1974 por la Organización Marítima Internacional OMI, así como su Protocolo de 1978 y la autorización expresa de su adhesión.

Al adoptar el mencionado instrumento internacional, el ordenamiento jurídico nacional se suma a cumplir las disposiciones en él prescritas, especialmente las concernientes a *"Establecer normas mínimas relativas a la construcción, el equipo y la utilización de los buques, compatibles con su seguridad"*, siendo este el objetivo principal del SOLAS (cursiva fuera de texto).

La referida convención en su objeto principal expuso que: *"Los estados de abanderamiento son responsables de asegurar que los buques que enarbolan su pabellón cumplan las disposiciones del convenio, el cual prescribe la expedición de una serie de certificados como prueba de que se ha hecho así"* (Convenio Internacional SOLAS, objetivo principal) (cursiva fuera de texto).

El Código de Comercio establece en su:

"Artículo 1501 Funciones y Obligaciones del Capitán: 1) cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación, 2) Cumplir las leyes y reglamentos de marina, sanidad, aduana, policía, hacienda, inmigración etc, de los puertos de zarpe y arribo(...), 8) Emplear todos los medios a su alcance para salvar la nave, cuando en el curso del viaje ocurran eventos que la pongan en peligro, aun mediante el sacrificio total o parcial de la carga o el daño parcial de la nave(...)" (cursiva fuera de texto).

Por otra parte, también es necesario traer a colación artículo 40 del el Decreto 1597 de 1988, derogado por el Decreto Único reglamentario del Sector Administrativo de Defensa No. 1070 de 2015, (Artículo 2.4.1.12.3.6) *que dice:*

"Son funciones y obligaciones del Capitán: 1. Dirigir la navegación de la nave. 2. Dirigir personalmente toda maniobra del buque al entrar o salir de puerto, durante el paso por canales estrechos o áreas peligrosas y en general en cualquier otra maniobra en que sea necesario o aconsejable para garantizar la seguridad de la nave, teniendo en cuenta el estado de tiempo y del mar, o las condiciones locales que puedan afectar la navegación. 3. Es, en todo momento y circunstancia, responsable directo por la seguridad de la nave, su carga y las personas a bordo. Cuando lleve

práctico a bordo y considere que las indicaciones o instrucciones de éste son peligrosas para la seguridad de la nave, otras naves cercanas, o las instalaciones portuarias y costeras, se apartará de dichas instrucciones y ordenará personalmente la maniobra o navegación, relevando al práctico en sus funciones parcial o totalmente, y dejando en tales casos constancia de ello en el diario de navegación. 4. Respaldar la legítima autoridad de sus oficiales para el mantenimiento de la disciplina a bordo y la seguridad de la nave. 5. Velar por el bienestar físico y moral de todo el personal a bordo. 6. Estimular y organizar la instrucción marinera de los subalternos como medio indispensable para garantizar la seguridad de la nave y de la gente a bordo" (cursiva y subraya fuera de texto).

Teniendo claras las normas que taxativamente mencionan las obligaciones y funciones del Capitán, para este Despacho, no es posible exonerarlo de responsabilidad, de tal manera que éste debe asumir las consecuencias jurídicas de su actuar.

En consecuencia, se confirmará la declaratoria de responsabilidad declarada en el fallo de primera instancia emitida por el Capitán de Puerto de Cartagena.

V. Del avalúo de los daños

En cuanto a este acápite, es menester anotar que el fallador de primera instancia no hizo mención en cuanto a los daños materiales con ocasión al presente siniestro marítimo de incendio y posterior naufragio de la motonave "PRÍNCIPE". Así mismo, el artículo 47 del Decreto Ley 2324 de 1984 dispone que la decisión de los fallos consultados se hará de plano, por lo tanto no es viable que el Despacho se pronuncie sobre el particular.

VI. De la responsabilidad administrativa por violación a las normas de Marina Mercante

Este Despacho encuentra que el Capitán de Puerto de Cartagena no advirtió infracción alguna a las normas de Marina Mercante por los hechos objeto de estudio, razón por la cual se abstuvo de imponer medidas sancionatorias de las que trata el artículo 80 del Decreto Ley 2324 de 1984. Así mismo, esta instancia no vislumbra hechos que generen violación de tales normas, por lo que se respaldará en tal sentido la posición del fallador de primera instancia.

VII. De las conclusiones

En consecuencia de lo anteriormente expuesto, encuentra el Despacho que en los hechos acaecidos el día 10 de agosto de 2017, está probatoriamente fundamentada la responsabilidad civil del señor GUSTAVO PÉREZ CARRILLO, en condición de Capitán de la motonave "PRÍNCIPE", en el siniestro marítimo incendio y posterior naufragio, razón por la cual el Despacho acoge lo dispuesto por el A quo, confirmando en su integridad el fallo del 29 de junio de 2018 proferido por parte del Capitán de Puerto de Cartagena.

9
171

En mérito de lo expuesto, el Director General Marítimo,

RESUELVE

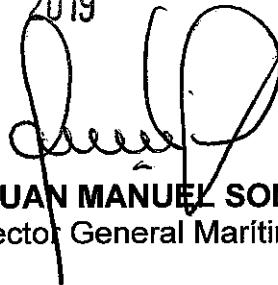
ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR en su integridad el fallo del día 29 de junio de 2018 proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena, dentro de la investigación adelantada por el siniestro marítimo de incendio y posterior naufragio del yate ocurrido el día 10 de agosto de 2017 con fundamento en lo expuesto en la parte considerativa de éste proveído.

ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Cartagena, el contenido de la presente decisión al señor GUSTAVO PÉREZ CARRILLO, en calidad de Capitán de la motonave "PRÍNCIPE", así como a las demás partes interesadas, conforme a lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

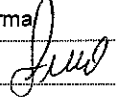
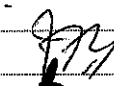


ARTÍCULO 3º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Cartagena, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4º.- REQUERIR al Capitán de Puerto de Cartagena, para que una vez quede en firme la decisión, se allegue copia en digital del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima, para lo de su competencia.

Notifíquese y cúmplase, 24 OCT 2019



Vicealmirante **JUAN MANUEL SOLTAU OSPINA**
Director General Marítimo

	Nombre	Cargo	Firma
Elaboró	Laura Campo Cubillos	Asesor Jurídico	
Revisó	Jaime Ramirez	Asesor Jurídico	
Revisó	José Soto	Integrante Mesa Técnica	
Revisó	William Lugo	Integrante de Mesa Técnica	
Aprobó	Teniente Neyl Pérez Cabrera	Coordinador Grupo Legal	