

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 03 SEP 2019

Referencia: 15012018002

Investigación: Jurisdiccional por siniestro marítimo Naufragio- Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia emitida el día 27 de agosto de 2018, por el Capitán de Puerto de Cartagena, dentro de la investigación por siniestro marítimo de naufragio de la motonave "CYCLONE" de bandera colombiana, de matrícula No. CP-01-1766-A, por los hechos ocurridos el 11 de enero de 2018, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta de fecha 11 de enero de 2018, suscrita por parte del comandante ARC BP 441 de la Estación de Guardacostas de Cartagena, la Capitanía de Puerto de Cartagena tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "CYCLONE" cuando se encontraba realizando la actividad de pesca.
2. Como consecuencia de lo anterior, el día 12 de marzo de 2018, el Capitán de Puerto de Cartagena decretó la apertura de la investigación por el presunto siniestro marítimo de naufragio de la motonave "CYCLONE", 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 27 de agosto de 2018, el Capitán de Puerto de Cartagena profirió fallo de primera instancia, en el que resolvió; exonerar de responsabilidad al señor LUIS ALBERTO BOTERO CASTELLON, en su calidad de Capitán de la motonave "CYCLONE", por configurar estos hechos como caso fortuito.
4. Al no haberse interpuesto recurso de apelación en contra de la citada decisión, dentro del término establecido por las disposiciones normativas vigentes sobre la materia, el Capitán de Puerto de Cartagena remitió el expediente a este Despacho, en vía de consulta, conforme lo establece el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

COMPETENCIA

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

Dicha competencia tiene el carácter 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, adelantada 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, por último, (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 eminentemente 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.

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: *"Depurar 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*

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".*

De acuerdo al acta de protesta (folio 4), la motonave "CYCLONE", se dirigía de Bochachica a la Bahía interna, cuando un obstáculo agrietó el casco ocasionando entrada de agua y provocando el volcamiento de la nave.

Del material probatorio que reposa en el expediente, este Despacho encuentra la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "CYCLONE" de bandera colombiana, ocurrido el día 11 de enero de 2018, conforme al literal a) del artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

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 01 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 se comprometió 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.

cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por buques (...)



Acto seguido, la referida convención –en su objeto principal– expuso que: *“Los estados de abanderamiento son responsables de asegurar que los buques que enarboles 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)

En este punto, es pertinente recordar que el artículo 2356 del Código Civil contempla la presunción de responsabilidad en contra de quien despliega ciertas actividades peligrosas que por su naturaleza generan peligro, presunción de la cual no escapa quien la ejerce, tratando de demostrar diligencia y cuidado en el desempeño que le incumbe, ya que, como por sabido se tiene, se le exige, con miras a exonerarse, que demuestre una causa extraña que rompa el nexo causal.²

Acorde a la anterior, 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 que se exponen quienes despliegan 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 consecuencias³.

Según acta de protesta presentada por el comandante ARC BP 441 de la Estación de Guardacostas de Cartagena, se evidencia que la nave salió con destino a realizar la actividad de pesca, comprobando la ejecución de una actividad peligrosa que es la navegación.

III. Del estudio probatorio del caso en concreto

Conforme lo anterior, y respecto a la exoneración de responsabilidad emitida en la decisión de primera instancia, se estima pertinente realizar el siguiente análisis, conforme las pruebas obrantes en el expediente:

² Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005. M.P. Pedro Octavio Munar Cadena.

³ Código Civil Anotado, editorial LEYER – Decimoprimer edición, página 50-51.

Inicialmente, respecto a la ocurrencia del siniestro marítimo, el Comandante URR BP 716 de la Estación de Guardacostas de Cartagena, el señor ANDRES FELIPE BUSTAMANTE, en acta de protesta de fecha 11 de enero de 2018 (folio 4), afirmó lo siguiente:

"(...) Siendo las 1145R recibo orden de zarpar a realizar la búsqueda de 02 hombres que estaban a la deriva al sector de zona industrial siendo las 1155R se detecta las personas sobre el casco volteado a la altura de la boya 21. Se identificaron como LUIS ALBERTO BOTERO CASTELLON C.C 73162212 de Cartagena, manifiesta ser el propietario y el señor ALFREDO LEA ZARATE C.C 73183000 de barranquilla, los tripulantes manifestaron se encuentran ilesos y durante la navegación de bocachica a la bahía interna pasaron por un obstáculo que agrieto el casco ocasionando entrada de agua y provocando el volcamiento de la embarcación de nombre "CYCLONE" matrícula CP-01-1766-A de bandera colombiana, se procedió a subir a bordo los señores y remolcar la lancha despejándola del canal de navegación hacia muelle de la estación de guardacostas para que tomaran otra embarcación para llevarse la motonave volteada hacia la marina de todomar" (cursiva y subraya fuera del texto).

Respecto a la ocurrencia del siniestro marítimo, el Capitán de la motonave "CYCLONE", el señor LUIS ALBERTO BOTERO, en declaración rendida en audiencia pública el día 26 de marzo de 2018 (folios 40 al 42), en la Capitanía de Puerto de Cartagena, afirmó lo siguiente:

"(...) El día jueves 11 de enero de 2018 zarpe de la marina TODOMAR ubicada en bocagrande, siendo aproximadamente las 8 de la mañana en compañía de mi ayudante que también es piloto porque tiene su licencia , el señor se llama ALFTREDO LEA ZARATE, en la embarcación recreativa de nombre CYCLONE perteneciente a mi hijo MARYAM BOTERO ZULETA, dirigiéndonos a realizar actividad de pesca deportiva y a la altura del corregimiento de bocachica sobre la bahía de Cartagena encallamos con un objeto contundente desconocido el cual impacto fuertemente contra la embarcación causando entrada de agua, se apagaron los motores y los equipos de comunicación lo que generó que la embarcación zozobrara quedando prácticamente sumergida con el casco la misma hacia arriba, luego de esto mi ayudante y yo logramos colocarnos encima de lo que quedaba flote del casco de la embarcación esperando que fuésemos recatados ya que perdimos hasta los celulares" (cursiva y subraya fuera del texto).

En párrafos posteriores de su declaración, afirmó lo siguiente:

(...)Luego en la estación de Guardacostas fueron verificados todos los documentos legales para poder navegar tanto el suscrito como de ayudante, encontrando todo en completa normalidad seguidamente fui informado por parte de los señores tenientes Zambrano y Bustamante que la embarcación no podía quedar sumergida en la estación de Guardacostas, esta debía ser retirada y llevada a la marina a la cual estaba adscrita (TODOMAR) de inmediato procedí a coordinar la consecución de otra embarcación que pudiera arrastrarla hasta las instalaciones de la marina TODOMAR en albornoz, donde quedan los talleres de la misma procedimiento que se realizó y antes de llegar a dicha marina y debido al peso producido al parecer por la cantidad de agua que tenía la embarcación CYCLONE esta no pudo sostenerse más en lo que quedaba a flote reventando



la cuerda en la cual era arrastrada yéndose a pique en el fondo del mar" (cursiva fuera del texto).

Respecto de las condiciones de visibilidad para el día de los hechos, manifestó el Capitán lo siguiente:

(...) Eran buenas, normales, no había neblina, eran buenas. Lo que pasa es que a la altura de donde ocurrió el siniestro la tonalidad del color del mar es como café, no es azul, como en otras partes de la bahía de Cartagena, lo cual hace más difícil identificar en un momento dado cualquier objeto extraño flotando en el agua, de igual manera como hay mucho tránsito de embarcaciones grandes por ese sector el agua no es tan clara" (cursiva y subraya fuera del texto).

Respecto a la ocurrencia del siniestro marítimo, el ayudante del Capitán, el señor ALFREDO LEA ZARATE, en versión rendida en audiencia pública el día 26 de marzo de 2018 (folios 41-42), afirmó lo siguiente:

"(...) Ese día zarpamos a las 08 de la mañana de marina TODOMAR ubicada en Bocagrande salimos mi coronel y yo con destino a pescar hacia las afueras de Bocachica, ya teníamos como una hora, dos horas pescando y ya nos íbamos para la casa, ya habíamos recogido todos los implementos de pesca, ya mi coronel se fue alistando para manejar, y mi coronel se despegó ya íbamos entrado a bocachica como a unos 200 metros de Bocachica mi coronel (Capitán de la nave) siente que golpea algo muy grande y yo inmediatamente miró que está entrando demasiada agua, las bombas no respondían por la cantidad de agua que entraba ya no respondían, y ya habíamos entrado a la bahía y de un momento a otro se nos apagan los motores ya mi coronel me dice quedamos sin corriente, no nos prende nada ya el bote se nos va hundiendo demasiado" (cursiva y subraya fuera del texto).

En el caso en concreto, basta observar las declaraciones rendidas por el Capitán de la motonave "CYCLONE" y su ayudante, para concluir de manera clara e inequívoca la ocurrencia del siniestro marítimo.

En aras de mayor entendimiento en lo concerniente a las condiciones meteomarinas, este Despacho se permite citar lo señalado por el Director del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe (obrante en el folio 47);

"(...) Se pudo establecer que en forma general se presentaron condiciones de vientos de dirección Este y Noreste, la altura de oleaje osciló ente 0.7 y 2.1 metros de altura; así mismo, sobre el litoral Caribe se presentó un sistema de baja presión el cual oscilo entre 1010 mbar y 1012 mbar, generando condiciones de inestabilidad atmosférica con cielo muy nuboso y lluvias dispersas. Así mismo al oeste de la cuenca Caribe se mantuvo una vaguada en superficie la cual favoreció el desarrollo de cielo muy nuboso y lluvias moderadas" (cursiva fuera del texto).

Por consiguiente, este Despacho concluye que las condiciones oceanoatmosfericas para el día 10 y 11 de enero de 2018, eran normales.

Expuesto lo anterior y vistas las pruebas obrantes en el expediente, este Despacho corrobora que la motonave "CYCLONE", cumplía con las condiciones de seguridad y navegabilidad durante el acaecimiento de los hechos objeto de investigación, contando con los certificados y permisos por parte de la Autoridad Marítima Nacional para realizar la actividad de navegación, el día del siniestro, tal como se evidencia en el certificado de seguridad para buque de recreo o deportiva con arqueo menor o igual a 150 UBA (folio 14 al 25).

Analizando las declaraciones bajo gravedad de juramento que rindió el Capitán de la motonave "CYCLONE" y su ayudante, se extrae que la causa del siniestro fue el ingreso de agua a la motonave producto del impacto con un objeto desconocido, golpe de características muy fuerte, lo cual ocasionó daños a la estructura, motores y equipos de comunicación, a tal punto que la nave empezó a sumergirse, volteándose y generando así el naufragio en estudio.

De la Sentencia No. 03883 de 2019 del Consejo de Estado, se extrae lo siguiente:

"La Sala de Casación Civil y Agraria de la Corte Suprema de Justicia, el Consejo de Estado y la Corte Constitucional han hecho énfasis en la distinción entre las nociones de fuerza mayor y caso fortuito. La primera como fenómeno externo al ámbito de dominio de la persona, por lo que sumados los elementos de imprevisibilidad e irresistibilidad, esta tendrá plenos efectos liberadores y justificativos; la segunda, por su parte, por tratarse de sucesos o situaciones que ocurren dentro de la órbita de control de la persona, genera lo que la doctrina denomina una imposibilidad relativa de cumplir con la obligación y, por consiguiente, no tendrá efectos liberadores o justificativos de forma absoluta. "La fuerza mayor designa el obstáculo a la ejecución de una obligación, como resultado de una fuerza extraña, y el caso fortuito el obstáculo interno, es decir, el que proviene de las condiciones mismas de la conducta de la persona obligada (...)"

"Corte Suprema de Justicia, sentencia del 7 de marzo de 1939, Gaceta XLVII. "Si bien la ley ha identificado los fenómenos de fuerza mayor y de caso fortuito, la jurisprudencia nacional ha buscado distinguirlos: en cuanto a la jurisdicción de lo contencioso administrativo concierne, dos concepciones se han presentado: la de considerar que el caso fortuito como el suceso interno, que por consiguiente ocurre dentro del campo de actividad del que causa daño, mientras que la fuerza mayor es un acaecimiento externo ajeno a esa actividad"

"Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 29 de enero de 1993, exp. 7365, M.P. Juan de Dios Montes Hernández "Se ha dicho que la fuerza mayor es causa extraña y externa al hecho demandado; se trata de un hecho conocido, irresistible e imprevisible, que es ajeno y exterior a la actividad o al servicio que causó el daño. El caso fortuito, por el contrario, proviene de la estructura de la actividad de aquél, y puede ser desconocido permanecer oculto, y en la forma que ha sido definido, no constituye una verdadera causa extraña, con virtualidad para suprimir la imputabilidad del daño" Corte Constitucional, sentencia SU-449 de 2016, M.P. Jorge Ignacio Pretelt Chaljub" (cursiva fuera de texto).

En este sentido, es claro que se configura un caso fortuito o fuerza mayor frente al siniestro, pues el golpe con un objeto extraño ocurrió de un momento a otro siendo imprevisible por parte del Capitán de la motonave.

Respecto a la existencia del presente siniestro de naufragio, este fallador hace especial mención que el gobierno y la dirección de la nave se encuentran en cabeza del Capitán tal y como lo establece el artículo 1495 del Código de Comercio.

La seguridad de la navegación y de los tripulantes estuvo en riesgo por causa de un objeto extraño, situación que fue asumida con rapidez por parte del Capitán y el ayudante, permitiendo el rescate de ellos por parte del personal de la Estación de Guardacostas de Cartagena, evitándose pérdidas humanas por dicha situación.

Queda claro que el Capitán cumplió algunas de sus obligaciones, tal y como lo estipula el Código de Comercio en el:

"ARTÍCULO 1501. FUNCIONES Y OBLIGACIONES DEL CAPITÁN. *Son funciones y obligaciones del capitán:*

1) Cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va a emprender;

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, aún mediante el sacrificio total o parcial de la carga o el daño parcial de la nave, si, previo concepto de la junta de oficiales, fuere necesario; pero no podrá contratar el salvamento sin autorización expresa del armador (...)" (cursiva fuera de texto).

Se evidencia que el Capitán hizo lo que estaba a su alcance para minimizar el riesgo frente al siniestro que fue imprevisible e impredecible para él, debido al impacto con un objeto extraño no identificado, que se encontraba sumergido en el mar.

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

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

1. El hecho generador del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "CYCLONE", se configuró por un hecho de fuerza mayor o caso fortuito, toda vez que, no fue posible prever la ocurrencia del mismo, debido al fuerte impacto con un objeto no identificado, que se encontraba en el mar averiando el casco de la nave.
2. La motonave "CYCLONE", cumplía con las condiciones de seguridad y navegabilidad antes del acaecimiento de los hechos objeto de investigación, contando con los certificados y permisos por parte de la Autoridad Marítima Nacional para realizar la actividad de navegación el día del siniestro marítimo de naufragio.
3. El Capitán LUIS ALBERTO BOTERO CASTELLON, realizó todas las acciones pertinentes para salvaguardar su vida y la de su ayudante.
4. En el presente caso, el señor LUIS ALBERTO BOTERO CASTELLON, en su condición de Capitán de la motonave "CYCLONE", pues logró demostrar que el naufragio sucedió por

un evento ajeno a su voluntad, se presentó como consecuencia del impacto al casco de la nave con un objeto no identificado.

Así las cosas, y basados en lo que dijo la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, en sentencia del 27 de febrero de 2009, este Despacho puede concluir que las circunstancias que rodearon el presente siniestro marítimo, se encuadran en hechos de (*caso fortuito o fuerza mayor*), pues la jurisprudencia^[1] en cuanto a los requisitos ineludibles para configurar un caso fortuito o fuerza mayor, señaló:

"(...) Los dos presupuestos -ex lege- que estereotipan, como unidad conceptual y como sinonimia legal, al caso fortuito o fuerza mayor, son la imprevisibilidad y la irresistibilidad del acontecimiento....,

Respecto de la primera de esas exigencias, consideró que "[I] (sic) a imprevisibilidad, rectamente entendida, no puede ser desentrañada -en lo que atañe a su concepto, perfiles y alcance- con arreglo a su significado meramente semántico, según el cual, imprevisible es aquello 'Que no se puede prever', y prever, a su turno, es 'Ver con anticipación' (Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española), por manera que aplicando este criterio sería menester afirmar que es imprevisible, ciertamente, el acontecimiento que no sea viable contemplar de antemano, o sea previamente a su gestación material (contemplación ex ante)... Si se aplicase literalmente la dicción en referencia, se podría llegar a extremos irritantes, a fuer (sic) que injurídicos, habida cuenta de que una interpretación tan restrictiva haría nugatoria la posibilidad real de que un deudor, según el caso, se liberara de responsabilidad en virtud del surgimiento de una causa a él extraña, particularmente de un caso fortuito o fuerza mayor (...)" (Cursivas fuera de texto).

Respecto al criterio de irresistibilidad, la mencionada Sentencia expresó lo siguiente:

"(...) Aquel estado predicable del sujeto respectivo que entraña la imposibilidad objetiva de evitar ciertos efectos o consecuencias derivados de la materialización de hechos exógenos -y por ello a él ajenos, así como extraños en el plano jurídico- que le impiden efectuar determinada actuación, lato sensu. En tal virtud, este presupuesto legal se encontrará configurado cuando, de cara al suceso pertinente no pueda o pudo evitar, ni eludir sus efectos^[2] (...)", (Cursiva fuera de texto).

En este orden de ideas, es claro para este Despacho que se configuró el elemento de caso fortuito y fuerza mayor previsto para la exoneración de la responsabilidad del Capitán, el señor LUIS ALBERTO BOTERO CASTELLON con ocasión del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "CYCLONE", razón por la cual esta Autoridad confirmará la exoneración de responsabilidad civil extracontractual determinada por el Capitán de Puerto de Cartagena.



[1] Corte Suprema de Justicia en sentencia del 27 de febrero de 2009, magistrado ponente Arturo Solarte Rodríguez

[2] Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Magistrado Ponente Arturo Solarte Rodríguez, 27 de febrero de 2009.

IV. Del avalúo de los daños

En cuanto a este acápite, es menester anotar que el fallador de primera instancia se abstuvo de pronunciarse sobre el avalúo de los daños, toda vez que no existe prueba que permita evaluar los mismos generados por el siniestro marítimo, así como tampoco tuvo conocimiento de la intervención de las partes interesadas tendiente a reclamarlos. Situación tal que, en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, debe contemplarse en la decisión.

Sin embargo, atendiendo a que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, citar a las partes, por cuanto se debe emitir una decisión de plano, este Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

V. De la responsabilidad administrativa por violación a las normas de marina mercante

Se encuentra que el Capitán de Puerto de Cartagena no advirtió infracción alguna a las normas de marina mercante, razón por la cual se abstuvo de imponer medidas sancionatorias de las que trata el artículo 80 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Determinación tal que este Despacho acoge en su integridad, al no observar violación alguna por parte del Capitán de la motonave "CYCLONE", toda vez que contaba con todos los documentos exigidos por la Autoridad Marítima para realizar la actividad de navegación, así como, cumplió con todas las medidas necesarias para salvaguardar su vida y la vida de su ayudante.

VI. De las conclusiones

Finalmente, se concluye que en el presente siniestro marítimo de naufragio, la conducta del Capitán de la motonave "CYCLONE" no tuvo que ver con su incidencia, sino que se produjo por un evento impropio a su voluntad, configurándose un hecho de fuerza mayor o caso fortuito, toda vez que el casco de la motonave fue impactado por un objeto no identificado que se encontraba sumergido en el mar.

Resulta importante mencionar, que el siniestro marítimo objeto de investigación es naufragio, y no hundimiento, como se expone en el artículo 1 de la providencia emitida el 27 de agosto de 2018, por parte del Capitán de Puerto de Cartagena.

Así las cosas, encuentra el Despacho que en los hechos acaecidos el día 11 de enero de 2018, se encuentra probatoriamente fundamentada la exoneración de responsabilidad del señor LUIS ALBERTO BOTERO CASTELLON, en su condición de Capitán, por el siniestro marítimo de naufragio de la motonave "CYCLONE" de bandera Colombiana, identificada con la matrícula No CP-01-1766-A, razón por la cual se acoge lo dispuesto por el A quo, confirmando la totalidad de los artículos del fallo de primera instancia del 27 de agosto de 2018 proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena.

En mérito de lo expuesto, el Director General Marítimo,

RESUELVE:

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en su integridad el fallo de primera instancia proferido el día 27 de agosto de 2018 por el Capitán de Puerto de Cartagena, con fundamento en lo expuesto en la parte considerativa de este proveído.

ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Cartagena el contenido de la presente decisión al señor LUIS ALBERTO BOTERO CASTELLON, en calidad de Capitán de la motonave "CYCLONE", y a la señora MARYAM CAMILA BOTERO ZULETA, en calidad de Propietaria y/o Armador de la respectiva nave; y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

ARTÍCULO 4°.- REQUERIR al Capitán de Puerto de Cartagena, para que una vez quede en firme la decisión, se allegue copia 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.

03 SEP 2019



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