

# DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



135.

Bogotá, D.C., 25 de noviembre de 2021

Referencia: 15012018010  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Apelación

## OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación presentado contra el fallo de primera instancia de fecha 28 de septiembre de 2020, proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena dentro de la investigación jurisdiccional por siniestro marítimo de contaminación ocasionada por la motonave "HERCULES 300" identificada con IMO No. 8814861 de bandera panameña, ocurrido el 25 de septiembre de 2018, previos los siguientes:

## ANTECEDENTES

1. El día 1 de octubre de 2018, el Capitán de Puerto de Cartagena, tuvo conocimiento sobre la presencia de una sustancia extraña en la superficie del agua con olor a combustible en el sector inmediato del costado de estribor de la motonave "HERCULES 300". Por tal razón, el día 22 de octubre de 2018, 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 y recolectadas, el Capitán de Puerto de Cartagena profirió fallo de primera instancia el 28 de septiembre de 2020, mediante el cual declaró civilmente responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo al señor ROBERTO TOMAS AIZPURUA CARRASCO en condición de capitán de la motonave "HERCULES 300". Asimismo, lo declaró administrativamente responsable por violación a normas de marina mercante, imponiéndole a título sanción multa de cinco (5) salarios mínimos legal mensual vigentes, equivalentes a la suma de CUATRO MILLONES TRECIENTOS OCHENTA Y NUEVE MIL QUINCE PESOS M/Cte. (\$ 4.389.015,00), pagadera de manera solidaria con la agencia marítima INTERMAR SHIPPING S.A.S.
3. El día 19 de octubre de 2020, la abogada BLANCA VERGARA DE VELEZ en condición de apoderada del capitán de la motonave "HERCULES 300" y la agencia marítima INTERMAR SHIPPING S.A.S., interpuso recurso de reposición y en subsidio apelación.
4. Mediante providencia del 23 de diciembre de 2020, el Capitán de Puerto de Cartagena resolvió el recurso interpuesto, confirmando integralmente el fallo de primera instancia y concediendo el recurso de apelación ante esta Dirección General.

## COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 52 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2º, artículo 2º, del Decreto 5057 de 2009, esta Dirección General es competente para resolver los recursos de apelación interpuestos en 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 de jurisdiccional, en aplicación del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116º 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.

## ARGUMENTOS DEL APELANTE

Del escrito de apelación presentado por la abogada BLANCA VERGARA DE VELEZ en contra del fallo de primera instancia, el Despacho se permite extraer lo siguientes argumentos:

(...)

### ***I. LA APLICACIÓN DE UN RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD OBJETIVA NO ES UN FUNDAMENTO PARA OMITIR EL ANÁLISIS DE CAUSALIDAD EN LA IMPUTACIÓN DE UNA RESPONSABILIDAD CIVIL***

*Es claro a lo largo de nuestra jurisprudencia que en casos como el que acá se analiza debe aplicar un régimen de responsabilidad objetiva en la medida en que el riesgo es un factor de la imputación suficiente para atribuirle la responsabilidad de un siniestro a una de las partes, con lo cual se omite el análisis de culpabilidad propio de lo regímenes de responsabilidad de responsabilidad subjetiva.*

*Sin embargo es preciso aclarar que los regímenes de responsabilidad objetiva se caracterizan por sustituir el factor de imputación culpa, en nuestro caso, por el factor de imputación de riesgo, mas no eximen a la autoridad judicial o a las partes del proceso de realizar el análisis de causalidad y probar el nexo causal existente entre el supuesto hecho dañosos y los perjuicios que se alegan.*

(...)

*Lo anterior, por cuanto como se explicó, los regímenes de responsabilidad objetiva no modifican de forma alguna el ejercicio que debe hacer la autoridad judicial de cara a la identificación del nexo causal como elemento sine qua non para la imputación de responsabilidad. Sino que únicamente les permite omitir el análisis de culpabilidad por cuando la diligencia de las partes no opera como una causal de exclusión de responsabilidad.*

*Dicho lo anterior, se destaca que el analizar el fallo expedido por la respetada Capitanía de Puerto de Cartagena, no es posible encontrar un análisis de causalidad adecuado que permita evidenciar con claridad la responsabilidad de mis representados en la presente investigación.*

*Esta afirmación se alimenta del contenido contradictorio de algunos apartes del fallo, de donde resulta evidente que el acervo probatorio aportado a lo largo del proceso no permitió la definición de un nexo de causalidad entre el rastro de sustancia oleosa identificado en el medio marino y las conductas del capitán y tripulación de la motonave HERCULES 300 así como de la misma embarcación. (...)*

**II. NO SE ESTABLECIÓ UN NEXO DE CAUSALIDAD ENTRE LA MN HERCULES 300 O SU CAPITÁN Y EL SUPUESTO DERRAME DE LA SUSTANCIA OLEOSA EL DÍA 25 DE SEPTIEMBRE DE 2018**

*En complemento de lo expuesto en el punto anterior, no hay referencia alguna a lo largo del contenido del fallo sobre las evidencias que permitan determinar la existencia real de un nexo de causalidad en el presente caso entre los perjuicios alegados (en nuestro caso la contaminación al medio marino) y una conducta de la embarcación HERCULES 300 o su capitán.*

*Mucho menos es posible evidenciar el análisis de causalidad adecuada que en reiteradas ocasiones ha exigido nuestra Corte Suprema de Justicia como elemento de la responsabilidad civil extracontractual. Ejercicio el cual, por un lado, debe derivarse de la determinación de un suceso como razonable y previsiblemente idóneo o adecuado para causar un resultado teniendo en cuenta las máximas de la experiencia, y por otro, de un contenido técnico en el acervo probatorio que brinde certeza al sentido del fallo.*

**III. EL FALLO NO PUEDE CASTIGAR LA DILIGENTE ACTUACIÓN DEL CAPITÁN DE LA MN HERCULES 300, DURANTE EL TIEMPO EN QUE LA MOTONAVE ESTUVO ATRACADA EN EL TERMINAL DE COTECTMAR**

*Tal como lo reconoce en varios apartes del fallo recusado, la tripulación de la motonave HERCULES 300 actuó de forma diligente y oportuna durante toda la emergencia, activando inmediatamente el plan de contingencia de la nave con el fin de evitar que la mancha reportada pudiera afectar al buque, y brindando apoyo oportuno a la sociedad COTECTMAR en la limpieza y contención de la sustancia oleosa identificada.*

*Sin que se haya podido identificar un nexo causal que justifique la atribución de responsabilidad que genera el fallo recusado, se tiene que la única participación probada y de la cual existe plena evidencia de la MN HERCULES 300 y su capitán en el incidente objeto de investigación, fue su oportuno apoyo en la efectiva contención y limpieza de la sustancia oleosa presente en el medio marino.*

*(...)*

*Es así como, considero no es correcto castigar a quien ha brindado apoyo oportuno y eficiente para la contención de unos perjuicios que no le han sido adecuadamente atribuidos, pues como se explicó el fallo no ha sido asertivo en la identificación de un nexo de causalidad en el presente caso con la conducta de mis representados.*

*(...)" (Cursiva fuera del texto original)*

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validación de este documento electrónico se realiza a través del código QR que aparece en la parte superior izquierda de la página. Identificador: N290 79BB WQNK Z18s mxpv wF0m az8=

## CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Habiendo citado los principales argumentos expuestos en el recurso de apelación interpuesto por la apoderada, se observa que estos fueron allegados dentro del término legal establecido por el Decreto Ley 2324 de 1984. Así las cosas, procede el Despacho a resolver de la siguiente manera:

En primer lugar, sobre el argumento relacionado con la aplicación del régimen de responsabilidad objetiva y el análisis de causalidad en la imputación de la responsabilidad civil realizado por el Capitán de Puerto de Cartagena en el fallo de primera instancia, este Despacho estima necesario realizar algunas precisiones con el objeto de determinar la procedencia del mismo.

Al respecto, 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, toda vez que como por sabido se tiene, se le exige, con miras a exonerarse que demuestre una causa extraña que rompa el nexo causal<sup>1</sup>.

En referencia a lo anterior, el tratadista Tamayo Jaramillo propone una definición ampliamente aceptada por la doctrina y la jurisprudencia sobre las actividades peligrosas, siendo la siguiente:

*“Peligrosa es toda actividad que, una vez desplegada, su estructura o comportamiento generan más probabilidades de daño de las que normalmente está en capacidad de soportar por sí solo un hombre común y corriente. Esta peligrosidad surge, porque los efectos de la actividad se vuelven incontrolables o imprevisibles debido a la multiplicación de energía y movimiento, a la incertidumbre de los efectos del fenómeno o a la capacidad de destrozo que tienen sus elementos”<sup>2</sup>. (Cursiva fuera del texto original)*

En ese sentido, de conformidad con los hechos ocurridos y la orientación actualmente predominante, se tiene que esta fue desarrollada en el marco de una actividad considerada como peligrosa, en la que por regla general, los eventos dañosos generados por este tipo de actividades, se aplica un régimen objetivo debido al factor de riesgo que se expone quienes la despliegan – capitán de la motonave “HERCULES 300” –, en el cuales se prescinde del elemento subjetivo (culpa o dolo).

Frente a la ausencia del análisis sobre el elemento culpa en el régimen de responsabilidad objetiva, la Corte Suprema de Justicia ha manifestado lo siguiente:

*“La culpa no es elemento necesario para estructurar la responsabilidad por actividades peligrosas ni para su exoneración; no es menester su demostración, ni tampoco se presume; el damnificado tiene la carga probatoria exclusivamente de la actividad peligrosa, el daño y la relación de causalidad; y, el autor de la lesión, la del elemento extraño, o sea, la fuerza mayor o caso fortuito, la participación de un tercero o de la*

<sup>1</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005. M.P. Pedro Octavio Munar Cadena.

<sup>2</sup> Tamayo Jaramillo, *Tratado de responsabilidad civil.*, Tomo I, pág. 935.

víctima que al actuar como causa única o exclusiva del quebranto (...)”<sup>3</sup> (Cursiva fuera de texto original)

De lo expuesto también 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 alguno de los siguientes eventos: (i) caso fortuito o fuerza mayor, (ii) hecho de un tercero o, (iii) culpa exclusiva de la víctima.

Ahora, con acierto afirma el apelante que los regímenes de responsabilidad objetiva no modifican el ejercicio que debe hacer la autoridad judicial sobre la identificación de los elementos de la responsabilidad para su identificación, dado que en efecto para que esta proceda, en el caso de la responsabilidad civil extracontractual, en el marco del régimen objetivo aplicable a las actividades marítimas debe contar sus elementos constitutivos, siendo estos el hecho o conducta, el daño y el nexo causal.

En el caso particular de elemento *nexo causal*, sobre el cual apunta la apoderada que el Capitán de Puerto de Cartagena en su providencia omitió realizar un análisis de causalidad adecuado que permita evidenciar la responsabilidad de sus representados, este Despacho debe partir de que este supone ser indispensable para la atribución de responsabilidad, debido a que es el vínculo existente entre el hecho o conducta y el daño, debiendo ser directa, necesaria y determinable del daño.

No obstante lo anterior, del material probatorio obrante a la investigación, se resalta el informe de novedad suscrito por el perito en contaminación JAIME MAURICIO CAIPA ROJAS, en el cual advirtió sobre lo sucedido que:

**“Desde la embarcación de guardacostas se efectuó una inspección del costado de estribor de la M/N HERCULES 300 identificando que una de las descargas que contenía un producto aceitoso de características similares a las que se encontraba en el agua.”**

(...)

“Una vez verificadas las fotos y el lugar del incidente se estableció lo siguiente:

a. El derrame fue aproximadamente 20 galones de sludge.

b. **Verificadas las fotos (anexo) y los testimonios queda claro que el buque Hércules 300 fue el causante de ese derrame.**” (Cursiva, subrayado y negrillas fuera del texto original)

Igualmente, en su declaración rendida en audiencia el día 12 de septiembre de 2019, sobre lo ocurrido, afirmó que:

“El casco de la MN HERCULES 300, se encontraba completamente limpio por estar terminando los trabajos de astilleros y en una de las cargas quedaba evidencia de haber salido desechos oleosos por allí, hacía el mar, hecho que está registrado en las fotografías que se anexaron al informe.” (Cursiva fuera del texto original)

<sup>3</sup> Sentencia de 24 de agosto de 2009, rad. 2001-01054-01, reiterada en Sentencia SC2107-2018.

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validación de este documento electrónico se realiza mediante el código QR que aparece en la parte superior izquierda del documento. Identificador: N290 79bb WQNK Z18s mxpv wF0m azB=



De igual manera, al ser interrogado respecto de si fue verificada la descarga donde se encontró el residuo oleoso a bordo de la motonave "HERCULES 300", respondió: *"Efectivamente fue verificada, procedía de una de las bombas empleadas en el achique de sentinas."*

De otro lado, en la declaración rendida por el Capitán de Fragata ANDRÉS DELGADO AGUDELO en su condición de Gerente de Planta de COTECMAR, señaló sobre lo sucedido que:

*"(...) es importante resaltar que en la planta de mamonal en los muelles donde se atracan los buques solamente se encontraba atracada la motonave HERCULES 300 ubicada en el muelle denominado sincro-norte. También cabe decir que al momento del evento COTECMAR no estaba realizando trabajos a bordo de la motonave HERCULES 300 y que en ninguno de los proyectos que se encontraban varados en dique se presentó derrame de sustancias que pudieran haber llegado hasta la bahía (...)"* (Cursiva fuera del texto original)

Las referenciadas pruebas permiten al Despacho concluir que en efecto hay un nexo de causalidad entre el hecho y el daño, lo que permitiría determinar la responsabilidad del capitán de la motonave "HERCULES 300", debido a que como quedó debidamente corroborado, COTECMAR no se encontraba realizando trabajos en la nave cuando ocurrieron los hechos.

En ese sentido, considerando las atribuciones y obligaciones legales que corresponden al capitán conforme a lo establecido en el Código de Comercio, aunado a las pruebas recolectadas en la investigación, permiten identificar que el derrame provenía de la motonave "HERCULES 300", la cual estaba bajo la tutela jurídica del señor ROBERTO TOMAS AIZPURUA CARRASCO.

Ahora bien, en lo que se refiere al argumento relacionado con la diligencia en la actuación del capitán de la motonave "HERCULES 300" durante el tiempo que la misma estuvo atracada en el terminal de COTECTMAR para la recolección de la sustancia derramada, advierte este Despacho que al tratarse de una actividad peligrosa como la navegación marítima, como ha sido advertido en líneas anteriores de la presente providencia, se aplica el régimen de responsabilidad objetiva, donde recae una presunción de responsabilidad sobre quien desarrolla la actividad, de la cual únicamente puede exonerarse demostrando una causa extraña.

Por tal motivo, resulta claro la apoderada del capitán no logró demostrar en el curso de la presente investigación que dentro de los hechos materia de investigación, obró alguno de los eximentes de responsabilidad, como lo son la fuerza mayor o caso fortuito, hecho de un tercero y culpa exclusiva de la víctima.

Aunque ciertamente una vez ocurrió el derrame de la sustancia en el mar, se activó el plan de emergencia a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos (SOPEP), en el que se dispuso de barreras de contención para rodear la mancha, no es posible atender a tales acciones para acceder a la revocatoria de la responsabilidad decretada en el fallo de primera instancia, como quiera que la contaminación marina se encuentra catalogada por la Organización Marítima Internacional (OMI), como un siniestro grave, dadas las degradaciones que genera al medio marino y a su ecosistema.

En definitiva, considerando que no prosperó la totalidad de argumentos dispuestos en el recurso de apelación, este Despacho procederá a confirmar integralmente el fallo de fecha 28 de septiembre de 2020 proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena.

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

**RESUELVE**

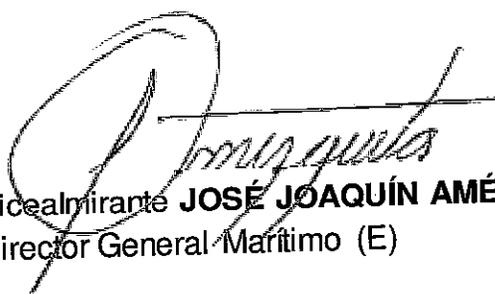
**ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR** integralmente el fallo de fecha 28 de septiembre de 2020, proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

**ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR** personalmente el presente fallo a la abogada BLANCA VERGARA DE VELEZ en condición de apoderada del capitán de la motonave "HERCULES 300" y la agencia marítima INTERMAR SHIPPING S.A.S., a la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval Marítima y Fluvial – COTECMAR, y demás partes, en cumplimiento de 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 el cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 4º.- COMISIONAR** al Capitán de Puerto de Cartagena, para que una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, remita copia en digital del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

**NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE.**



Vicealmirante **JOSÉ JOAQUÍN AMÉZQUITA GARCÍA**  
Director General Marítimo (E)

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento puede verificarse en Internet en el sitio www.marcmar.gov.co/verificador. Identificador: N29O 79bB WQNK ZlBs mxpv wFOm az8=