

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 03 SEP 2019

Referencia: 14012014002

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo naufragio– Apelación

**OBJETO A DECIDIR**

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto contra el fallo de primera instancia emitido el día 30 de junio de 2015, por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por siniestro marítimo de naufragio de la motonave “PISCIS I” de bandera Colombiana, identificada con número de matrícula CP-040734-T, por los hechos ocurridos el día 20 de febrero de 2014, previos los siguientes:

**ANTECEDENTES**

1. La Capitanía de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento del siniestro de naufragio de la motonave “PISCIS I”, ocurrido el 20 de febrero de 2014, mediante Informe presentado por los señores CECILIO ANTONIO CANTILLO MATTOS, en calidad de Representante Legal de la Cooperativa de Transporte Marítimo de pasajeros de Taganga “COOMARTUTAG”, HOSMAN RENÉ VANEGAS MATOS y JUAN DE DIOS PACHECO, en calidad de Tripulante y Capitán de la motonave “PISCIS I” respectivamente.
2. Como consecuencia de lo anterior, el día 21 de febrero de 2014 el Capitán de Puerto de Santa Marta dispuso la apertura de la investigación por el presunto siniestro marítimo de naufragio de la motonave “PISCIS I” 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 30 de junio de 2015, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia, en el que resolvió lo siguiente:

*“DECLARAR responsable al señor JUAN DE DIOS PACHECO PACHECO, por el siniestro de naufragio”. (Cursiva fuera de texto)*

*“ABSTENERSE de fijar avalúo de los daños (...)”. (Cursiva fuera de texto).*

*"DECLARAR la responsabilidad del señor JUAN DE DIOS PACHECO PACHECO, por violación a las normas de Marina Mercante (...)"* (cursiva fuera de texto).

4. El día 14 de julio de 2016, el abogado OMAR DE JESÚS AVENDAÑO CANTILLO, en calidad de apoderado de la Armadora y/o Propietaria y del Capitán de la motonave "PISCIS I", interpuso recurso de reposición y en subsidio apelación contra la decisión emitida en primera instancia por el Capitán de Puerto de Santa Marta
5. El Capitán de Puerto de Santa Marta, el día 25 de junio de 2018, resolvió el recurso interpuesto por el abogado OMAR DE JESÚS AVENDAÑO CANTILLO, en calidad de apoderado de la Armadora y/o Propietaria y del Capitán de la motonave "PISCIS I" en el que decidió lo siguiente:

*"Confirmar en su totalidad del fallo del 30 de junio de 2015 (...)"* (cursiva fuera de texto).

*"Conceder el recurso de apelación interpuesto (...)"* (cursiva fuera de texto).

### **COMPETENCIA**

De conformidad con el artículo 58 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2, artículo 2, del Decreto 5057 de 2009, esta Dirección General es competente para resolver los recursos de apelación por siniestros marítimos ocurridos dentro de la jurisdicción establecida en el artículo 2 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.

### **ARGUMENTO DEL APELANTE**

Del recurso de apelación presentado por el abogado OMAR DE JESÚS AVENDAÑO CANTILLO, en calidad de apoderado de la Armadora y/o Propietaria y del Capitán de la motonave "PISCIS I", este Despacho se permite extraer lo siguiente:

Que el siniestro marítimo fue a causa de un caso fortuito y posterior fuerza mayor y que por lo tanto no se le puede imputar una responsabilidad a sus apoderados, pues el hecho fue impredecible e imprevisible.

Además, expone que la responsabilidad no se puede determinar debido a falta de pruebas *"en la investigación no se relacionó el croquis sobre la carta de navegación del*

*lugar del accidente o siniestro con indicación del tiempo, posición, rumbos, etc. Tal y como lo determina el artículo 47 del Decreto 2324 de 1984"* (cursiva fuera de texto).

## **CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO**

Teniendo como fundamento lo expuesto con antelación, este Despacho entrará a resolver los argumentos allegados por el abogado OMAR DE JESÚS AVENDAÑO CANTILLO, en calidad de apoderado de la Armadora y/o Propietaria y del Capitán de la motonave "PISCIS I" como se indica a continuación.

En principio 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 Santa Marta, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 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 las consideraciones sobre el recurso de apelación interpuesto (II) De la configuración y ocurrencia del siniestro marítimo investigado (III) De la navegación marítima como actividad peligrosa y el régimen de responsabilidad aplicable (IV) Del análisis técnico (V) Del estudio probatorio del caso en concreto (VI) Del análisis jurídico y la declaración de responsabilidad civil extracontractual (VII) Del avalúo de los daños, (VIII) De la responsabilidad administrativa por violación a normas de marina mercante y, por último, (IX) De las conclusiones.

### **I. De las consideraciones sobre el recurso de apelación interpuesto.**

Teniendo en cuenta el primer argumento allegado por el abogado OMAR DE JESÚS AVENDAÑO CANTILLO, en calidad de apoderado de la Armadora y/o Propietaria y del Capitán de la motonave "PISCIS I", es necesario mencionar que el Capitán, antes de zarpar y emprender la navegación, debe cerciorarse de las condiciones de la motonave y además, de las climáticas, es decir, una revisión de las condiciones meteorológicas para realizar la actividad de una manera segura sin poner en riesgos innecesarios a los pasajeros, a la nave y a la tripulación.

Si el Capitán hubiera cumplido con sus funciones, el siniestro se hubiera podido evitar, pues los reportes eran claros en cuanto a las condiciones meteorológicas el día de los hechos, por lo tanto si era un suceso que se podía prevenir, pues era previsible y predecible. Lo que no encaja en caso fortuito o fuerza mayor.

Para este Despacho, no es excusa ni encuentra una justificación que en el caso en concreto el señor JUAN DE DIOS PACHECO PACHECO, en calidad de Capitán, se excuse en que no tenía conocimiento de los reportes expedidos por el "CIOH" y las comunicaciones emitidas por la Capitanía de Puerto de Santa Marta, pues era su obligación informarse y proteger la vida de las personas que llevaba a su mando.

En cuanto al segundo argumento, se trae a colación el:

*"Artículo 47. **Aceptación de responsabilidad.** En caso de que una de los Capitanes de las naves en siniestro se declare culpable o responsable, el Tribunal de Capitanes elaborará el concepto dentro del término fijado e inmediatamente el Capitán de Puerto entrará a dictar el respectivo fallo, salvo que existieren otros presuntos responsables"* (cursiva y negrilla fuera de texto).

Analizando el artículo anteriormente mencionado, no se encuentra dentro del mismo que para determinar la responsabilidad sea necesario presentar o realizar el croquis sobre la carta de navegación del lugar del accidente, es decir, que dicho artículo trata de la **"aceptación de responsabilidad"** y no de lo que alega el apoderado del Capitán y de la Armadora y/o Propietaria de la motonave "PISCIS I" por su incorrecta interpretación que ha hecho al artículo.

Así las cosas, el Despacho no acoge los argumentos presentados por el apoderado del Capitán y de la Armadora y/o Propietaria de la motonave "PISCIS I".

## **II. De la configuración y ocurrencia del siniestro marítimo investigado**

Los siniestros en el Derecho Marítimo, tienen alcances e implicaciones en dos aspectos, tanto académico como internacional.

Los siniestros marítimos, traen consigo una complejidad en su naturaleza, y dos aspectos muy importantes cuando se trata de estos, es la relación directa que tiene con la seguridad de la vida humana en el mar y la prevención de la contaminación del medio marino<sup>1</sup>, por el otro, los elementos requeridos para la correcta navegación.

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*

---

<sup>1</sup> 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: "Dejar 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 (...)".

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 forzada;*
- 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 fuera de texto)

De las declaraciones y el acta de protesta presentada por las partes activas en la investigación, se concluye que la motonave "PISCIS I", se dirigía de Taganga a playa Cristal, cuando una ola ingresó a la lancha y la otra la golpeó fuertemente.

Del material probatorio que reposa en el expediente, este Despacho comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "PISCIS I"; acaecido el día 20 de febrero de 2014, en virtud del numeral a) del artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984.

### III. **De la navegación marítima como actividad peligrosa y el régimen de responsabilidad aplicable**

Colombia, a través de la Ley 8ª 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, 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.

Acto seguido, 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).

De otra parte, se debe precisar que la navegación es considerada como una actividad peligrosa, consagrada en el artículo 2356 del Código Civil, y la responsabilidad por esta clase de actividades sólo exige que el daño pueda imputarse.

De lo expuesto anteriormente, se desprende que sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, pesa una presunción de responsabilidad por ser quien con su obrar ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual sólo le es dable exonerarse de responsabilidad por intervención de uno de los siguientes eventos:

1. *Caso fortuito o fuerza mayor*
2. *El hecho de un tercero*
3. *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<sup>2</sup>

#### **IV. Del análisis técnico.**

De acuerdo con el dictamen técnico rendido por el Perito en Navegación y Cubierta e Inspector de Contaminación HELI SEGUNDO AGAMEZ BELEÑO, tal como figura en los folios del 38 al 47 del expediente objeto de la referencia, el naufragio sucedió por:

#### ***Posibles causas que produjo el siniestro marítimo:***

- *"Por las malas condiciones del tiempo que predominaban ese día 20 de febrero de 2014, los vientos y oleajes fuertes y la presión con descendencia baja".*
- *"Los vientos de ese día que pasaban de 25 a 30 nudos y con ráfagas seguidas con tendencia a aumentar".*
- *"El oleaje con una altura de 2.5 metros, y con un mar 4 tirando a 5"* (cursiva fuera de texto).

#### ***(...) Conclusiones del peritazgo:***

- *"El Capitán o Piloto de la embarcación ha debido averiguar por las condiciones meteorológicas que predominaban para esos días, viendo que el mar no estaba de lo mejor para esos días. Debido a las fuertes brisas".*
- *"Si observó el mal tiempo él no ha podido salir a arriesgarse debido a las condiciones del mar".*

<sup>2</sup> Código Civil Anotado, editorial LEYER - Decimoprimera edición, página 50-51.

- *"Él ha debido informarles a los turistas sobre el mal tiempo que había en esos días y decirle que el mar se encontraba con una marea fuerte. Que así no se podía salir a navegar"* (cursiva fuera de texto).

El Perito, hace alusión a que el siniestro se produjo por imprudencia por parte del Capitán de la motonave "PISCIS I", pues no tuvo en cuenta los reportes del tiempo en el que se advertían las condiciones meteorológicas para el día de los hechos. Exponiendo así la vida de los pasajeros, de la nave y la de él mismo.

#### **V. Del estudio probatorio del caso en concreto.**

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

En audiencia realizada el día 28 de febrero de 2014, el señor JUAN DE DIOS APCHECO PACHECO, en calidad de Capitán de la motonave "PISCIS I", sobre la ocurrencia de los hechos, afirmó lo siguiente:

*"Salimos de taganga con 12 pasajeros y los dos tripulantes, salimos todo bien, navegando, pero cuando íbamos por la vigía el mar estaba bien, pero en un momento soplo una brisa y se nos metió una ola y después se metió la otra, y ahí bueno, se llenó la lancha, y entonces nosotros cogimos los turistas y el segundo capitán le cogió un grupo de 9 personas y yo otro, en ese momento se apagaron los motores, entonces la motonave el galante venía más atrás, y les solicitamos que nos ayudara, y subimos los pasajeros, y nos regresamos a Taganga, llegando a la inspección de policía y luego los pasajeros que se encontraban mal los mandábamos al centro de salud. Y luego arreglamos todo con ellos, se les devolvió su plata del pasaje"* (cursiva fuera de texto).

En cuanto a la causa del por qué se apagaron los motores de la motonave "PISCIS I", dijo:

*"Le entró el agua y por eso se apagó, intente varias veces encender los motores, pero no prendieron"* (cursiva fuera de texto).

Respecto a cuándo fue la última vez que se le realizó mantenimiento mecánico a los motores de la motonave "PISCIS I", informó:

*"Todos los días se hace mantenimiento mecánico"* (cursiva fuera de texto).

Referente a si tenía conocimiento de los reportes meteorológicos del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas "CIOH" que señalaban restricción para navegar el día de los hechos y si conoce el comunicado No. 004 del 20 de febrero de 2014, expuso:

*"No tenía conocimiento de los reportes, tampoco habían avisado por parte de la Capitanía. No conocía ese comunicado"* (cursiva fuera de texto).

Con relación a la persona que lo acompañaba en la motonave "PISCIS I" el día de los hechos, indicó:

*"El señor Hosman Vanegas Matos, quien era tripulante el día de los hechos, el segundo capitán estaba enfermo y me acompañó la persona que acabo de mencionar"* (cursiva fuera de texto).

En cuanto al lugar exacto y la hora dónde ocurrió el siniestro y las condiciones océano-atmosféricas, dijo:

*"La vigía cerca de bahía concha y eso fue a las 11:00am. Estábamos como a 50 metros de tierra. Estaba bien, estaba el mar calmo, el viento estaba suave"* (cursiva fuera de texto).

En relación a la cantidad de agua que le ingresó a la motonave, indicó:

*"Se llenó la lancha como hasta la mitad"* (cursiva fuera de texto).

Referente a la velocidad en la que navegaba antes del siniestro, expuso:

*"Despacho, yo soy el que menos corro"* (cursiva fuera de texto).

Respecto a si se comunicó con Guardacostas al momento de la emergencia, informó:

*"Sí, por el canal 16 pero no contestaron"* (cursiva fuera de texto).

El Capitán de la motonave también hizo alusión a la capacidad de la motonave, afirmando que era de 20 personas, que la misma no se hundió en su totalidad y que contaba con radio de comunicaciones, como también que todos los pasajeros tenían chaleco salvavidas y que ninguno resultó herido a causa del naufragio.

En la misma audiencia, la señora ANTONIA ELENA CUELLO GARAY, en calidad de Armadora y/o Propietaria de la motonave "PISCIS I", en cuanto a los hechos, expuso:

*"Yo no me di cuenta de eso porque me encontraba en mi casa, y me avisaron ya había pasado el suceso, y me entere a las 11:30 para 12 corrimos con todos los gastos y les devolvimos sus pasajes, les devolvimos los pasajeros y también que tenían que irse al día siguiente se les ayudó con dos días de hospedaje, mientras se recuperaban sus cosas"* (cursiva fuera de texto).

De igual manera la Armadora y/o Propietaria de la motonave "PISCIS I", manifiesta que todos los documentos de la motonave y certificados se encontraban vigentes y en regla. Además informa que el radio de comunicación estaba en perfecto estado. En audiencia del día 15 de septiembre de 2014, el señor HOSMAN RENÉ VANEGAS MATOS, en calidad de tripulante de la motonave "PISCIS I", respecto a los hechos, informó:

*"Ese día nosotros salimos a las 10:30am. Con doce (12) pasajeros, cuando íbamos llegando a la punta de la vigía, el mar estaba muy tranquilo, pero de repente se alzó dos olas y una de ella le pego a la lancha y la otra entró a la lancha y fue cuando los motores se nos apagaron, y la lancha "EL GALANTE", venía atrás de nosotros y entonces nosotros le pasamos los pasajeros a la lancha "ELGALANTE", esta embarcación llevo a los pasajeros a Taganga, una de los pasajeros que era una muchacha que estaba asustada y la llevamos al puesto de salud, pero no tenía nada, con los otros pasajeros se arregló para el pago de un celular y otro lo mandé a limpiar, todos se fueron contentos y no hubo más problemas. Ese día no hubo heridos ni muertos, eso no pasó a mayores. La lancha nunca se volteó, sólo fue los motores que se apagaron. Cuando la ola se nos metió de inmediato tratamos de llamar a Guardacostas pero no contestaron, por eso tocó enseguida hacer una reacción y pasar la gente a la motonave "EL GALANTE" (cursiva fuera de texto).*

En cuanto a las funciones que realiza como tripulante de la motonave "PISCIS", dijo:

*"Como tripulante, pero a veces como capitán, yo tengo licencia, nos turnamos. El Día de los hechos venía piloteando el señor JUAN PACHECO, él es el otro Capitán" (cursiva fuera de texto).*

Referente a los mantenimientos que se le realizan a la motonave "PISCIS I", afirmó:

*"Todo, cambio de bujías, aceite, limpieza de carburadores, sistema eléctrico, todo en general, para que esté muy bien" (cursiva fuera de texto).*

Respecto a si tenía conocimiento de los reportes meteorológicos del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas "CIOH" que señalaban la restricción para navegar el día de los hechos, respondió:

*"No. No concia el comunicado N 004 del 20 de febrero de 2014" (cursiva fuera de texto).*

En relación al lugar exacto donde ocurrieron los hechos, expuso:

*"La vigía cerca de bahía concha, como a las 11:00am" (cursiva fuera de texto).*

En cuanto a heridos con ocasión al siniestro de naufragio de la motonave "PISCIS I", a la distancia de la playa donde ocurrió el siniestro y en cuanto a si los pasajeros llevaban chalecos salvavidas, informó:

*"No hubo heridos, estábamos a 50-60 metros de la playa. Sí. Todos tenían chaleco salvavidas"* (cursiva fuera de texto).

En la misma audiencia, el señor AURELIO IVÁN ASÍS VÁSQUEZ, en calidad de testigo, frente a los hechos, expuso lo siguiente:

*"Ese día yo me dirigía a recoger a unas personas a playa CRISTAL, con el señor segundo Capitán de la motonave "EL GALANTE", Leonardo Camargo, primero había salido la lancha "PISCIS I", y yo iba detrás de ellos, pues las condiciones del mar estaba bueno, nadie había dicho que había restricción de salida, y ese día cuando iba atrás vi que me llamó para que los exiliara, ayudando a recoger los pasajeros porque la lancha se le había metido un poquito de agua, y tomando los pasajeros y llevándolos a Taganga, eran doce (12) pasajeros, los pasajeros estaban nerviosos, hubo una pérdida de cámaras y eso pero eso se repuso"* (cursiva fuera de texto).

Por otra parte, el señor CECILIO ANTONIO CANTILLO MATTOS, en calidad de Representante Legal de la empresa "COOMARTUSTAG", manifestó que no conocía del reporte meteorológico expedido por el "CIOH" y el comunicado No. 004 del 20 de febrero del 2014, expedido por la Capitanía de Puerto de Santa Marta, haciendo alusión que ese día no enviaron ningún correo o reporte por parte del Capitanía.

Teniendo como fundamento las declaraciones rendidas por el Capitán, el tripulante y los testigos del siniestro en el que se vio involucrada la motonave "PISCIS I", este Despacho evidencia la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio acaecido en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Santa Marta. Así como la falta de diligencia por parte del Capitán de la motonave, al haber realizado la navegación a pesar de existir un reporte en el que taxativamente se restringía la misma el día de los hechos.

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 la jefatura superior del Capitán. Es justamente él la figura activa a quién, tanto la tripulación como los pasajeros, deben respeto y obediencia.

La seguridad de la navegación y de la tripulación fueron puestas en peligro por parte del Capitán de la motonave "PISCIS I", desde el momento en que zarpó sin tener conocimiento de las condiciones meteorológicas. De haber sido responsable en ese aspecto, hubiera tenido conocimiento del reporte por parte del "CIOH" y de la comunicación expedida por la Capitanía de Puerto. Es decir, no comprobó las condiciones del tiempo antes de emprender la navegación.

Así las cosas, queda claro que el Capitán no cumplió con sus obligaciones, se deduce que este pudo evitar el siniestro si hubiera seguido el protocolo para la actividad que iba a realizar.

## VI. Del análisis jurídico y la declaración de responsabilidad civil extracontractual

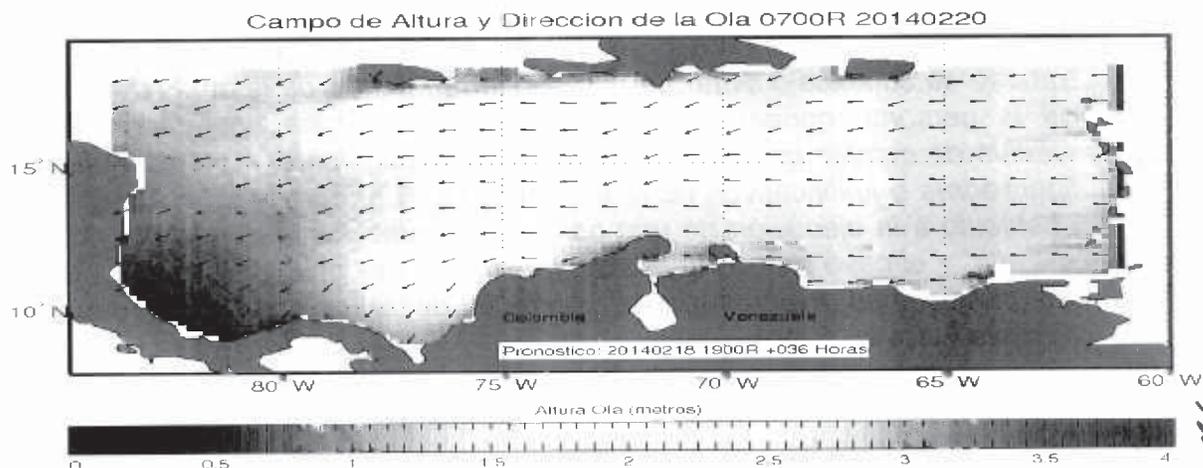
En el caso que nos ocupa, se encuentra probado que según el PRONÓSTICO DE LAS CONDICIONES METEOROLÓGICAS Y OCEANOGRÁFICAS, la situación para el día 20 de febrero de 2014 era la siguiente:

Situación sinóptica tiempo presente del 2014-2-19

*"Se mantiene la influencia de un sistema de alta presión de 1031 milibares (Alta de Azores) sobre el este del Océano Atlántico Norte, ubicándose en los 33°N con 21°W, generando vientos Alisios sobre el mar Caribe de dirección este con velocidades de 15 a 20 nudos (fuerza 4-5) y altura del oleaje entre 1,5 y 2,0 metros (fuerte marejada), excepto sobre el centro del litoral Caribe colombiano, donde persisten vientos de dirección noreste con velocidades de 20 a 25 nudos (fuerza 5-6) aumentando en horas de la noche con velocidades de 30 nudos (fuerza 7) incrementando la altura del oleaje entre 2.5 y 3.5 metros (gruesa). **Se recomienda extremar las medidas de seguridad para todas las actividades marítimas que se realizan en estas áreas, en especial las realizadas en aguas no protegidas**".*

*Un sistema de baja presión de 1008 milibares se ubica sobre los 08°N con 76°W aproximadamente. La vaguada Monzónica se extiende sobre el oeste de Panamá".*

*Pronóstico para el 2014-2-20 - Día*



*Área Noroeste del Mar Caribe, el viento será de dirección este con velocidad de 20 nudos (fuerza 5). La altura del oleaje oscilará entre 1,0 y 2,5 metros (marejada a fuerte marejada). Se recomienda extremar las medidas de seguridad para el tránsito de embarcaciones menores.*

*Área suroeste del Mar Caribe, el viento será de dirección noreste con velocidades de 15 a 20 nudos (fuerza 4-5). La altura del oleaje oscilará entre 1,0 y 3,0 metros (marejada a gruesa). Se recomienda extremar las medidas de seguridad para el tránsito de embarcaciones menores.*

*Al noreste del Mar Caribe, el viento será de dirección este con velocidad de 20 nudos (fuerza 5). La altura del oleaje oscilará entre 1,0 y 2,5 metros (marejada a fuerte marejada). Se recomienda extremar las medidas de seguridad para el tránsito de embarcaciones menores.*

*Al sureste del Mar Caribe, el viento será de dirección este con velocidad de 20 nudos (fuerza 5). La altura del oleaje oscilará entre 1,0 a 2,0 metros (marejada a fuerte marejada)" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).*

Teniendo en cuenta lo anterior, es claro para el Despacho que los reportes advertían unas condiciones adversas para la navegación, por lo que se recomendaba aumentar las medidas de seguridad, o en su defecto no navegar en embarcaciones pequeñas. Situación que no fue tomada en cuenta por el Capitán de la motonave.

Por otra parte, 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 (...)" (cursiva fuera de texto).*

*"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"* (cursiva fuera de texto).

*"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 no se configuró un caso fortuito o fuerza mayor frente al siniestro, pues los reportes por parte del "CIOH" y las comunicaciones expedidas por la Capitanía. Permitían prever las condiciones meteorológicas el día de los hechos.

En conclusión:

1. El hecho generador del siniestro objeto del asunto sub examine fue la conducta del Capitán de la motonave. La que fundada en la imprudencia y desconocimiento de las ayudas a la navegación impartidas por parte del "CIOH" y de los comunicados por parte de Capitanía de Puerto de Santa Marta, el Capitán no acató y realizó la navegación sin extremar las medidas de seguridad.
2. La conducta del Capitán de la motonave "PISCIS I" fue la causa determinante del accidente. El mismo debió haber tomado las medidas preventivas, si bien es cierto, que al momento del siniestro reaccionó de manera positiva y logró cuidar la vida de los pasajeros y sus pertenencias; también es una realidad que la acción de no haber tenido prudencia respecto a las condiciones meteomarinas lo hace responsable del siniestro en estudio. El siniestro pudo haberse evitado si se hubieran acatado los boletines que salieron el día de los hechos.
3. En el presente caso, el señor JUAN DE DIOS PACHECO PACHECO, en su condición de Capitán de la motonave "PISCIS I", debe asumir los resultados jurídicos que se derivan del ejercicio de su actividad de navegación, toda vez que no logró demostrar que el naufragio sucedió por un evento ajeno a su voluntad o al ejercicio de sus funciones, máxime que sobre el responsable de la actividad recae una presunción de responsabilidad de la que como se dijo en líneas anteriores solo le es posible exonerarse demostrando la fuerza mayor, caso fortuito, culpa exclusiva de la víctima o la culpa de un tercero.

En este orden de ideas, es claro para este Despacho que no se demostró ninguno de los elementos para la exoneración de responsabilidad civil, razón por la cual este fallador confirmará la declaratoria de responsabilidad civil extracontractual determinada por el Capitán de Puerto de Santa Marta.

#### **VII. 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 posibles daños generados por el siniestro marítimo, así como tampoco obra dentro del expediente solicitud formal de una persona tendiente a reclamarlos, ni tampoco se tasaron en el expediente. 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.

#### **VIII. De la responsabilidad administrativa por violación a las normas de Marina Mercante**

Finalmente, este Despacho encuentra probada la violación a normas de Marina Mercante, al respecto, el fallador de primera instancia declaró responsable al señor JUAN DE DIOS PACHECO PACHECO, en calidad de Capitán de la motonave "PISCIS I", e impuso como sanción una multa de UN (01) salario mínimo legal mensual vigente equivalente a seiscientos cuarenta y cuatro mil trescientos cincuenta pesos M/C (\$6.444.350).

De manera tal que es competencia de este Despacho, establecer las infracciones o violaciones a las normas de Marina Mercante en las que incurrió el Capitán de la nave "PISCIS I", de conformidad con las disposiciones prescritas en la Resolución 386 de 2012 expedida por la Dirección General Marítima.

Las normas de Marina Mercante violadas fueron las siguientes:

- 015 Navegar en condiciones difíciles de marea que ponga en peligro la seguridad de la vida humana en el mar y el ambiente marino.

Por lo anterior, este Despacho procederá a confirmar la declaratoria de responsabilidad del Capitán de la motonave "PISCIS I", el señor JUAN DE DIOS PACHECO PACHECO por violación a las normas de Marina Mercante, así como la sanción impuesta por el Capitán de Puerto de Santa Marta.

#### **IX. De las conclusiones**

En definitiva, se puede considerar que en el presente siniestro marítimo intervino de manera determinante la conducta del Capitán de la motonave "PISCIS I", en su condición de jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave, toda vez que el siniestro marítimo de naufragio se produjo por la falta de diligencia y cuidado al emprender la actividad de navegación por las aguas del mar caribe.

En consecuencia de lo anteriormente expuesto, considera el Despacho que en los hechos acaecidos el día 20 de febrero de 2014, se encuentra probatoriamente fundamentada la responsabilidad civil del señor JUAN DE DIOS PACHECO PACHECO, en su condición de Capitán, en el siniestro marítimo de naufragio de la motonave "PISCIS I", en el siniestro marítimo de naufragio, razón por la cual el mismo acoge lo dispuesto por el A quo, confirmando de la sentencia del 30 de junio de 2015 proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, por las razones antes mencionadas.

En mérito de lo expuesto, el Director General Marítimo,

### RESUELVE

**ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR** en su integridad la decisión proferida el día 30 de junio de 2015 por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa de éste proveído.

**ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, el contenido de la presente decisión al señor **JUAN DE DIOS PACHECO PACHECO**, en calidad de Capitán de la motonave "PISCIS I", y demás partes interesadas, 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 Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 4º.- REQUERIR** al Capitán de Puerto de Santa Marta, 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,

03 SEP 2019

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