

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 26 SEP 2017

Referencia: 15012013005  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

**OBJETO A DECIDIR**

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 16 de febrero de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves "NADJA" de bandera Británica, "RENAISSANCE" de bandera de Islas Caimán y "ARIES" de bandera Venezolana, ocurrido el 11 de junio de 2013, previos los siguientes:

**ANTECEDENTES**

1. El Capitán de Puerto de Cartagena tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves "NADJA", "RENAISSANCE" y "ARIES", razón por la cual el día 30 de agosto de 2013 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 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 el día 16 de febrero de 2015 profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró responsabilidad por la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje al señor JOSE JOAQUÍN MARINO PAULINI, en su condición de Armador y Propietario de la motonave "ARIES". Asimismo, se declaró que no existió violación a las normas de Marina Mercante.
3. Al no interponerse recurso de apelación contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Cartagena envió 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, esta 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 1605, del 4 de noviembre de 2004.

### ANÁLISIS TÉCNICO

El Perito HERNANDO QUINTERO SANTAMARÍA, en informe pericial (folios 99 al 111) presentó lo siguiente:

"(...)

#### Velero NADJA

-Fue el que más sufrió en su estructura por tener casco de madera. Con golpes se desprendió parte de la proa (60 cms aproximadamente), borde de proa, soportes de la jarcia firme, siendo necesario trabajar refuerzos, y vagras para recuperar la navegabilidad segura del velero.

-Los golpes fueron recibidos de proa con el costado de estribor del velero ARIES.

-Los costos de reparación ascienden aproximadamente a \$25.000.000 pesos colombianos.

#### Velero RENAISSANCE

-Los daños en este velero fueron mínimos por ser el casco en aluminio que le dio más resistencia a los golpes que le proporcionó el velero ARIES.

-Prácticamente sufrió en borda y herrajes de proa por efectos de golpes de la proa estribor del velero ARIES sobre éste velero.

-Para el momento de la inspección el dueño estaba tomando medidas correctivas que no le tuvieron un costo aproximado a los \$2.500.000.00

#### Velero ARIES

Este velero sufrió pequeños rayones en proa al hacer contacto éste con la proa del velero RENAISSANCE su costado de estribor hacia popa altura del mástil de popa también con pequeños rayones al hacer contacto con la proa del velero NADJA.

### PRONUNCIAMIENTO DEL PERITO

a. La temporada de huracanes en el atlántico usualmente es de junio a noviembre, alcanzándose a recibir algunos efectos en el mar caribe, sin que el área de Cartagena se escape a sus influencias. Es así como en las costas colombianas se producen efectos meteorológicos únicos conocidos locamente como "culo de pollo"; estos, son tormentas tropicales de difícil predicción y evolución, con vientos de hasta 50 nudos cargados de mucha lluvia.

b. En efecto, el culo de pollo se presentó en el área de Cartagena antes del mediodía con fuertes vientos del sur y fue la causa real que hizo garrear el velero ARIES en dirección del muelle del Club Náutico, haciéndolo llegar entre dos veleros que se encontraban correctamente amarrados y atendidos por el personal, los cuales recibieron los impactos del velero ARIES, cuando éste era estremecido por el viento y el oleaje reinante.

c. Es claro que el incidente presentado en las instalaciones del Club Náutico de Cartagena el día 11 de junio de 2013 alrededor de las 11:00 horas se presentó por estar destripulado el velero ARIES; el velero estaba imposibilitado para atender cualquier requerimiento o emergencia, en particular como la que se presentó ese día, pues no hubo persona alguna para maniobrar el velero mencionado y tomar las medidas necesarias para

*evitar que el velero se aproximara a las embarcaciones que estaban perfectamente atracadas y seguras en el muelle, por decisión de la persona que lo dejó allí, sea su capitán, armador o dueño.*

*d. Al hacer referencia a maniobrar el velero, el suscrito quiere decir que de tener disponibilidad de máquinas para ser usada y ayudar con ellas con marcha avante en dirección del viento y evitar el garreo; de otra parte si no tenía suficiente cabo en el agua no trabajaría bien, para lo cual se hubiera podido fondear con más cabo para ejercer una fuerza más lineal a la proa y buscar mayor eficiencia del ancla.*

*e. Sin importar la distancia a la cual estaba fondeado el velero ARIES del muelle del Club Náutico, no tenía abordado un tripulante idóneo en capacidad de operar, maniobrar y así evitar que la embarcación llegara garreando hasta el muelle colisionara dos veleros que se encontraban correctamente atracados en el muelle del Club Náutico.*

*f. Importante precisar que el armador o dueño del velero ARIES fue imposible localizarlo durante y/o después del incidente. No se conoció responsable alguno para poder entrevistar o pedirle información sobre el velero.*

*g. La inspección al velero ARIES se practicó en la estación de Guardacostas de Cartagena y tampoco fue posible contactar una persona que acompañara la visita y presentara la documentación correspondiente de la embarcación.*

*h. En el incidente es claro que no había persona a bordo del velero ARIES encargada de alertar por lo menos a su armador o a las naves en su entorno de que podía ser una potencial amenaza o por lo menos para pedir ayuda para tratar de evitar un incidente, muy a pesar de que no se conoce norma que estipule que debe estar tripulada la embarcación.*

*i. El armador debe responder por las diferentes afectaciones que cause su embarcación a terceros al haber estado destripulada, haber garreado y/o por haber estado mal fondeada." (Cursiva fuera de texto)*

### 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 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

1. Respecto de lo que se consideran siniestros marítimos el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984 establece:

*"Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internaciones, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional. Para los efectos del presente Decreto 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, negrilla y subraya fuera de texto)*

A su vez, la norma en cita establece <sup>[2]</sup>:

*"APLICACIÓN DE TRATADOS Y CONVENIOS: Las disposiciones del presente título se aplicarán sin perjuicio de lo dispuesto en los tratados y convenios internacionales ratificados por Colombia" (Cursiva fuera de texto).*

En igual sentido, el anexo 1 de la Resolución MSC.255 (84) adoptada el 16 de mayo de 2008, que trata de la adopción del Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos prevé:

*"Capítulo 2. Definiciones (...), 2.9. Siniestro marítimo: acaecimiento, o serie de acaecimientos, directamente relacionado con la explotación de un buque que ha dado lugar a cualquiera de las situaciones que seguidamente se enumeran (...)*

- (1) La muerte o las lesiones graves de una persona;*
- (2) La pérdida de una persona que estuviera a bordo.*
- (3) La pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque;*
- (4) Los daños materiales sufridos por un buque;*
- (5) La varada o avería de un buque, o el hecho de que se vea envuelto en un abordaje;*
- (6) Daños materiales causados en la infraestructura marítima ajena al buque que representen una amenaza grave para la seguridad del buque, de otro buque, o de una persona; o*
- (7) Daños graves al medio ambiente, o la posibilidad de que se produzcan daños graves para el medio ambiente, como resultado de los daños sufridos por un buque o buques. (Cursiva, negrilla y subraya fuera de texto)*

Por lo tanto del material probatorio, se comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves "NADJA", "RENAISSANCE" y "ARIES", ocurrido el 11 de junio de 2013.

2. De la revisión de la decisión de primera instancia se extrae lo siguiente:

De revisión de la decisión de primera instancia se evidencia que el Capitán de Puerto de Cartagena declaro responsabilidad por la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje al señor JOSE JOAQUIN MARINO PAULINI, en calidad de Armador de la motonave "ARIES" por cuanto fue probado que lo sucedido tuvo origen en una falta de previsión en las medidas de seguridad que debieron observarse al fondear en el sector y decidir abandonar el velero en una posición insegura y sin tripulación.

Ahora bien, es pertinente realizar las siguientes aclaraciones, para lo cual se citan algunas pruebas obrantes en el expediente de la siguiente manera:

Inicialmente, cabe señalar que dicho siniestro fue declarado en fallo de primera instancia como colisión, por ello se hace necesario que el Despacho especifique que se trata del siniestro marítimo de naufragio, tal como está consagrado en el Código de Investigación de Siniestros Marítimos y en el Decreto Ley 2324 de 1984. Por lo tanto, la expresión abordaje utilizada incorrectamente ya que no está catalogada como un tipo siniestro marítimo, y por ende no está contemplado en la

normatividad, más sin embargo es utilizada como sinónimo en la definición de abordaje, por lo que hay lugar a precisar este aspecto en la parte resolutive de la presente decisión.

Declaración rendida por el señor ROBERTO GANDOLFI, en condición de Capitán, Propietario y Armador de la motonave "NADJA", en la cual hizo un relato de los hechos de la siguiente forma:

*"(...) el día 11 de junio de 2013 a las 12:10 del día se creó una perturbación atmosférica muy fuerte con viento de sur de 55 a 60 nudos que duró unos 15 a 20 minutos en este momento el velero ARIES se encontraba a menos de 1000 metros de la proa del NADJA sin nadie a bordo y claramente mal anclado bajo el golpe de viento fuerte el velero ARIES empezó a correr en dirección de las proas de los veleros NADJA y RENNAISSANCE bien amarrado al muelle del club náutico. La proa del velero ARIES se agarró a la proa del RENAISSANCE en el lado de estribor empezó a pegar en la proa del NADJA que cada ola era un golpe y así duro todo el tiempo del vendaval afortunadamente los NADJA y RENAISSANCE estaban bien amarrados de proa porque tienen riesgo que los tres veleros pegan en el muelle."* (Cursiva fuera de texto)

De acuerdo a la anterior declaración, se puede concluir que en efecto el siniestro marítimo a que tuvo lugar fue el abordaje entre las motonaves "NADJA", "RENAISSANCE", "ARIES" y que esta se presentó en la ejecución de una actividad peligrosa como lo es la navegación marítima.

De la misma manera 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 nexos causal<sup>1</sup>.

Acorde a la anterior jurisprudencia, la orientación actualmente predominante, por regla general 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 tal manera, que basta la realización del riesgo creado por la administración para que el daño resulte imputable a ella<sup>2</sup>.

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.

Se puede inferir entonces que el día 11 de junio de 2013 la motonave "ARIES" se encontraba fondeada a 1000 metros de las instalaciones del muelle del Club Náutico, por causa de las fuertes condiciones atmosféricas ocasiono que el velero garreara en dirección de las motonaves "NADJA"

<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> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 11001-3103-038-2001-01054-01 del 24 de agosto de 2009, M.P. William Namen Vargas

y "RENAISSANCE" que se encontraban atracadas en el mencionado muelle, impactando sus proas, ocasionándole diversos daños en sus cascos y estructuras.

Sentado lo anterior, se hace necesario referirse a las condiciones meteomarinas presentes al momento de los hechos, por lo tanto obran las siguientes pruebas en el expediente:

-Declaración del señor ROBERTO GANDOLFI, en condición de Capitán, Propietario y Armador de la motonave "NADJA", en la cual puntualizó lo siguiente:

*"Viento de 55 a 60 nudos, el tiempo estaba difícil, el cielo se pone negro, el famoso, peligroso conocido culo de pollo, por eso hay que anclar con mucha cadena, quedarse a bordo listo a encender el motor, ponerlo proa a viento por defenderse."* (Cursiva fuera de texto)

-Declaración del señor ARTHUR KENNETH SIMONS, testigo presencial de los hechos, en la cual afirmó:

*"50 nudos mínimo, eran duro, muy duro, mucho viento. El ancla de ARIES se movió por el viento."* (Cursiva fuera de texto)

Por otra parte obra informe emitido por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe de las condiciones meteomarinas para la bahía de Cartagena para los días 10, 11 y 12 de junio de 2013, en la cual determinó lo siguiente:

*"Por otro lado de acuerdo a la información plasmada en el reporte de Altamar para los días 10, 11 y 12 de junio de 2013, se presentó el tránsito de una onda tropical sobre el Mar Caribe, generando precipitaciones moderada con tormentas eléctricas sobre la ciudad de Cartagena dichas lluvias se presentaron el día 11 con 39,8 mm de precipitación y el 12 con 5.5 mm."* (Cursiva fuera de texto)

Asimismo en dictamen pericial rendido por el señor HERNANDO QUINTERO SANTAMARIA, realiza las siguientes consideraciones:

*"Para hacer claridad en cuanto al mal tiempo el día del incidente, se cita lo presentado por la prensa local el 11 de junio 02:45 pm y 05:14, donde también se consultó al CIOH y si se compara con el oficio arriba citado se vería como si el viento para ese día no era significativo. Sin embargo, por las características del culo de pollo y en particular por ser tan repentina su presencia, es importante anotar su efecto devastador sobre las embarcaciones que se encuentren en la bahía si no se está preparado para hacerle frente adecuadamente."* (Cursiva fuera de texto)

Dentro de su dictamen el perito citó apartes del periódico "EL UNIVERSAL" de la ciudad de Cartagena del día 11 de junio de 2013:

*"Los vientos ocasionaron accidentes con embarcaciones menores y caída de árboles y techos de viviendas en algunos de los sectores de la ciudad."*

*Hasta el momento se ha identificado el fenómeno como un "culo de pollo", que se define como una tormenta repentina con vientos de alta velocidad."*

*Varias embarcaciones que se encontraban en inmediaciones del Fuerte del Pastelillo en manga sufrieron emergencias."*

12

*Este medio está a la espera de conocer el reporte oficial del CIOH. Según el reporte del Cuerpo de bomberos, varios árboles en Centro, Manga y El Bosque, fueron derribados por los vientos. (...)*  
(Cursiva fuera de texto)

Conforme a las pruebas citadas anteriormente se puede colegir que efectivamente para el día de los hechos se presentaron condiciones adversas y particulares con respecto al clima en la ciudad de Cartagena, por cuanto se presentó un fenómeno llamado "Culo de pollo" consistente en tormentas tropicales de difícil predicción y evolución, con fuertes vientos de hasta 50 nudos cargados de abundante lluvia, el cual tiene una duración de treinta minutos a tres o cuatro horas.

Asimismo se evidencia que dentro del reporte emitido por el CIOH para los días 10, 11 y 12 solo fue previsto el tránsito de una onda tropical sobre el Mar Caribe, la cual generaría precipitaciones moderadas con tormentas eléctricas en la zona, dejando fuera de su pronóstico el fenómeno natural mencionado anteriormente y los efectos que tendría.

Ahora bien, otro de los aspectos a referirse corresponde a las condiciones en las cuales se encontraba la motonave "ARIES" en el momento de la formación del mencionado fenómeno natural, por cuanto fue evidenciado en las declaraciones recolectadas que dicha nave no se encontraba tripulada, de modo que no contaba con personal idóneo a bordo capaz para operar la nave y desplegar acciones tendientes a contrarrestar los efectos de la fuerza de la naturaleza, empleando maniobras como dar marcha avante en dirección del viento y evitar que la nave se aproximara al muelle del Club Náutico donde se encontraban atracadas las embarcaciones afectadas.

Así las cosas, en concordancia con las pruebas anteriormente descritas se deduce por este Despacho que si bien en el presente siniestro marítimo fue propiciado en origen por un hecho impredecible como lo fue la formación de un culo de pollo, no podría dejarse de lado que de haber estado tripulada la motonave "ARIES" con personal idóneo se hubiera podido ejercer acciones preventivas para que la nave no quedara a la merced de la fuerza del viento y colisionara con las motonaves que se encontraban atracadas.

Sin embargo, dentro del material probatorio no fue posible identificar quien era la persona que se desempeñaba como Capitán el día de la ocurrencia del siniestro, no obstante se identificó como propietario y armador de la motonave "ARIES" al señor JOSE JOAQUIN MARINO PAULINI, por lo tanto como persona que por su cuenta soporta las responsabilidades de la nave, era el llamado a tomar todas las medidas de prevención y cuidado de la motonave en el tiempo que estuviera fondeada, quien en definitiva sería la responsable por la ocurrencia del presente siniestro. Por consiguiente el Despacho procederá confirmar el artículo primero de la decisión proferida en primera instancia.

3. Con respecto al avalúo de los daños ocasionados por el siniestro marítimo de abordaje, el perito designado dentro de la investigación determino los daños relativos a la motonave "NADJA" en la suma veinticinco millones de pesos (\$ 25.000.000.00) y en cuanto a la motonave "RENAISSANCE" la suma correspondiente a dos millones quinientos mil pesos (\$ 2.500.000.00), por lo tanto el Despacho confirmara el segundo artículo de la decisión proferida en primera instancia.

4. Finalmente, conforme lo establece el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, dentro de las investigaciones por siniestro marítimo se debe imponer las sanciones o multas que fueren del caso si se comprobaren violaciones a las normas o reglamentos que regulen la actividad marítima, se

evidencia que en el asunto objeto de análisis no comprobó la vulneración de normas de Marina Mercante.

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

### RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR** el artículo primero de la decisión del 10 de febrero de 2015, emitida por el Capitán de Puerto de Cartagena, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, la cual quedara así:

"**DECLARAR** civilmente responsable por el siniestro marítimo de abordaje ocurrido entre las motonaves "NADJA" de bandera Británica, "RENAISSANCE" de bandera de Islas Caimán y "ARIES" de bandera Venezolana, ocurrido el día 11 de junio de 2013, al señor JOSE JOAQUIN MARINO PAULINI, identificado con la Cedula de Identificación No. V-3457.7502, en condición de Armador y Propietario de la motonave "ARIES", con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

**ARTÍCULO 2°.- CONFIRMAR** los artículos restantes de la decisión del 10 de febrero de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

**ARTÍCULO 3°.** **NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Cartagena el contenido de la presente decisión a los señores FERNANDO ALBERTO BARROS SÁNCHEZ, apoderado de la Agencia Marítima CARIBBEAN SEA OF COLOMBIA, agencia marítima de la motonave "ARIES", al señor ROBERTO GANDOLFI en condición de Capitán de la motonave "NADJA", al señor PHILIPPE PIERRE PAUL en condición de Capitán de la motonave "RENAISSANCE", y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**ARTÍCULO 4°.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Cartagena, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 5°.-** Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de Cartagena debe remitir copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase. 26 SEP 2017



Contralmirante **PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ**  
Director General Marítimo