

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 29 MAR 2019

Referencia: 15012016011
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 28 de diciembre de 2017, por el Capitán de Puerto de Cartagena, dentro de la investigación por siniestro marítimo de naufragio de la motonave "PARAISO BACKPACKERS", ocurrido el 18 de septiembre de 2016, previo a los siguientes:

ANTECEDENTES

1. La Capitanía de Puerto de Cartagena tuvo conocimiento del siniestro de naufragio de la motonave "PARAISO BACKPACKERS", ocurrido el 18 de septiembre de 2016 mediante denuncia presentada a la Red de Protección al Consumidor y ante la Secretaria del Interior y Convivencia Ciudadana del Distrito de Cartagena.
2. Como consecuencia de lo anterior, el día 23 de septiembre de 2016 el Capitán de Puerto de Cartagena decretó la apertura de la investigación por el presunto siniestro marítimo de naufragio de la motonave "PARAISO BACKPACKERS" 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 28 de diciembre de 2017, el Capitán de Puerto de Cartagena profirió fallo de primera instancia, en el que resolvió lo siguiente:

"Declarar RESPONSABLE al señor ROVER PÉREZ BLANQUICETT, identificado con la cedula de ciudadanía No. 73.150.403 quien ostenta la calidad

de Capitán de la nave PARAISO BACKPACKERS (...)". (Cursiva fuera de texto)

"declarar responsable al señor ROVER PÉREZ BLANQUICETT, identificado con cedula de ciudadanía No. 73.150.403 en calidad de Capitán de la nave PARAISO BACKPACKERS por Violación a las Normas de Marina Mercante (...)". (Cursiva fuera de texto).

"Imponer a título de sanción consistente en multa de cuatro (04) salarios mínimos mensuales legales vigentes, suma que asciende a dos millones novecientos cincuenta mil ochocientos sesenta y ocho pesos moneda corriente (\$2.950.868) al señor Rover Perez Blanquicett identificado con cedula de ciudadanía No. 73.150.403 (...)". (Cursiva fuera de texto).

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 a 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 del territorio establecido en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Teniendo como fundamento lo expuesto con antelación, este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos procesales y sustanciales que dieron mérito al Capitán de Puerto de Cartagena, para proferir decisión de primera instancia. Acto seguido, se hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta.

En cuanto a los aspectos procesales que figuran en la investigación, es menester expresar por parte del despacho, el cumplimiento integral en lo que respecta a las

etapas de la investigación surtidas al interior de la primera instancia, esto es, aquellas adelantadas por el Capitán de Puerto. Sobre el asunto, nótese que éstas fueron efectuadas 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 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.

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

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: “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 (...)”.

internacionales, por los convenios internacionales, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional. Para los efectos del presente decreto –haciendo referencia al Decreto 2324 de 1984– son accidentes o siniestros marítimos, sin que se limite a ellos, los siguientes:

- a) **El naufragio;**
- b) *El encallamiento;*
- c) *El abordaje;*
- d) *La explosión o el incendio de naves o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas;*
- e) *La arribada forzosa;*
- f) *La contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina y,*
- g) *Los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias".*
(cursiva fuera de texto)

De la denuncia presentada a la Red de Protección al Consumidor y ante la Secretaria del Interior y Convivencia Ciudadana del Distrito de Cartagena, se concluye que la motonave "PARAISO BACKPACKERS" se dirigía a las islas del rosario, cuando de repente uno de los pasajeros se percata que por la parte de atrás de la nave estaba entrando agua debido a un orificio que existía en la misma.

Del material probatorio que reposa en el expediente, este Despacho comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "PARAISO BACKPACKERS"; acaecido el día 18 de septiembre de 2016, en virtud del numeral 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 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 enarbolean 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 consecuencias²

III. 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:

Respecto a la ocurrencia del siniestro marítimo, el señor ARTURO PUELLO BRICEÑO, pasajero de la motonave "PARAISO BACKSPAKCERS", afirmó lo siguiente:

"(...)La salida fue muy normal, íbamos 14 personas como pasajeros, más el piloto y el copiloto, todo estaba normal, cuando vimos un orificio en la lancha por donde entraba gran cantidad de agua, por lo que la lancha empezó a llenarse de agua, debido a eso dos chicas que estaban en la parte de atrás les toco pasarse hacia delante donde

² Código Civil Anotado, editorial LEYER - Decimoprimera edición, página 50-51.

estábamos, después de eso me di cuenta que la parte de atrás del bote estaba inundada y una maleta flotaba, el piloto nos indica que nos hiciéramos hacia la derecha del bote, ya el copiloto estaba adelante dando señales de auxilio, y otros pasajeros hacían lo mismo, nosotros seguíamos sentados, cuando llegaron las naves nos colocamos de pie, el señor piloto apagó el motor y toda el agua estancada en el fondo nos cubrió más arriba del tobillo, nos indicó que nos hiciéramos hacia la derecha, para que el bote se volcara debido a que estábamos al ras con el nivel del mar(...)" (cursiva fuera de texto).

"Nunca me sentí en peligro, ni tampoco sentí pánico" (Cursiva fuera de texto).

Respecto a la reacción que tuvo el Capitán de la nave, expuso:

"(...) Al estar ya seguros en el otro bote, logro ver al Copiloto y al piloto sosteniendo la punta del casco y rescatando lo que quedaba en el bote, equipajes y maletas de otros pasajeros (...) (cursiva fuera de texto).

Respecto a los hechos acaecidos el día de ocurrencia del siniestro, la señora MARIA TERESA, pasajera de la motonave "PARAISO BACKSPAKCERS", manifestó lo siguiente:

"(...) Salimos sin novedad viajamos como 14 personas, más el piloto y copiloto, todo estuvo bien hasta que vimos que había un orificio en la lancha por donde entraba un chorro de agua, Arturo mi compañero de viaje noto que en la parte trasera donde estaba el Piloto la nave estaba llena de agua y que había una maleta flotando, no sé cuantos minutos habían pasado, pero el copiloto de la embarcación estaba en la lancha en la parte delantera agitando su chaleco pidiendo ayuda a la nave que pasaba, pero esa lancha como que ni nos vio, estaba muy lejos para poder ver el nombre, ene se momento el piloto de la lancha nos pidió asegurarnos los chalecos y ubicarnos en la parte derecha de la lancha, en ese momento la lancha estaba andando, ya alertados, todos comenzamos a pedir ayuda a las embarcaciones que pasaban y cuando el piloto vio que ya teníamos embarcaciones cerca pidió que evacuáramos la lancha y fue el momento en que note que ya había apagado la lancha, porque la lancha ya se estaba llenando de agua, en ese momento evacuamos todos (...) (cursiva fuera de texto).

"Me subí a la lancha y volteé la lancha ya estaba hundida y los pilotos de la nave estaban tratando de sostenerla para que no se hundiera (cursiva fuera de texto).

"Por ultimo quiero agregar que la armada llegó a PARAISO SECRETO a tomar testimonios o enterarse a viva voz de lo que había pasado y nos tomaron nombres y cedulas, otra anotación, es que el piloto de la nave PARAISO BACKSPACKERS tuvo excelente manejo de la situación, nunca nos transmitió pánico y estuvo siempre calmado, nos brindó un apoyo en todo momento, muy seguramente el señor debe tener mucha experiencia". (Cursiva fuera de texto).

En cuanto a pérdidas, daños materiales y a personas en el momento del siniestro, respondió:

"No hubo ninguna pérdida para nadie, inicialmente se había perdido una maleta pero se recuperó. No hubo daños a personas, todos salimos muy bien, la única pérdida fue la lancha" (cursiva fuera de texto).

Respecto a los hechos, la señora ESTEFANIA SEFERIN, pasajera de la motonave, expuso lo siguiente:

"(...) Después de la parada de Bocachica la lancha se empezó a llenar de agua en la parte de atrás. El Capitán nos pasó hacia adelante y empezó a llenarse de agua por un hueco que había (...)" (cursiva fuera de texto).

Respecto a las acciones que se tomaron al momento del siniestro, expuso:

"Nos hicieron ajustar los chalecos salvavidas y empezamos a llamar a unas lanchas que pasaban en ese momento ya estaba llena de agua la lancha y empezamos a desembarcar y nos pasamos a tres lanchas diferentes y se terminó de hundir en cuestión de un minuto" (cursiva fuera de texto).

Referente a las pérdidas, comentó:

"Se me hundió la maleta y se mojó y se dañaron las cosas electrónicas. Se me perdió alrededor de \$400.000 mil pesos y se me dañó el pasaporte" (cursiva fuera de texto).

La señora ANA CATALINA PENAGOS, respecto a la pérdida de objetos personales dijo:

"(...) Mi equipaje quedó flotando en el agua, causando el daño total de mis equipos electrónicos y quedaron completamente dañados. Espero pueda recuperar algo de mis quipos que tiene valor de 600 USD" (cursiva fuera del texto)

En la audiencia pública del día 29 de marzo de 2017, el Capitán de la motonave "PARAISO BACKSPACKERS", referente a los hechos, dijo:

"Salimos del muelle de la bodeguita a las 8:30 de la mañana rumbo a las islas del Rosario, nos dimos cuenta que tenía agua en el bote, trate de ingresar a lo más cercano a las islas pero no pude llegar por que era demasiado agua nos rescató tres lanchas deportivas, eso fue de inmediato los pasajeros no alcanzaron ni de mojarse, ni mojar chaleco, eso fue cosa de inmediato y rescataron los pasajeros y lo llevaron hacia

ISLA DE PARAISO no hubo más nada, ahí no sucedió más nada, no hubo perdida"(cursiva fuera de texto).

Teniendo como fundamento las declaraciones rendidas por el Capitán y los pasajeros de la motonave "PARAISO BACKPACKERS", este Despacho evidencia la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio acaecido en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Cartagena, así como la falta de cuidado por parte del Capitán de la motonave, al no haber hecho una detallada inspección de la lancha al momento de zarpar, teniendo en cuenta que llevaba 14 vidas además de la de él y su copiloto. Haber salido del muelle en esas condiciones obedece a una grave falta por parte de él, fue imprudente a la hora de emprender la navegación.

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 nave "PARAISO BACKPACKERS", desde el momento en que zarpó sin haber hecho una respectiva revisión de la motonave, de haberla hecho seguramente se hubiera percatado del hueco que tenía la nave y hubiera evitado el siniestro. No comprobó las condiciones de seguridad de la motonave antes de emprender 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, y por otra parte si hubiera reaccionado a tiempo a las indicaciones que le estaban dando los tripulantes segundos antes de que se ocasionara el siniestro.

IV. 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 objeto del asunto sub examine, fue la conducta del Capitán de la motonave. La que fundada en la falta de pericia, diligencia, cuidado y sin la prevención exigida por la Ley, no hizo la respectiva inspección de calidad de su motonave y por tal motivo no se dio cuenta de la abertura que presentaba el casco de la misma.
2. La conducta del Capitán de la motonave "PARAISO BACKPACKERS" 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 de la motonave lo hace responsable del siniestro en estudio.

3. En el presente caso, el señor ROVER PERÉZ BLANQUICETT, en su condición de Capitán de la motonave "PARAISO BACKPACKERS", sufre 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 extracontractual, razón por la cual este fallador confirmará la declaratoria de responsabilidad civil extracontractual determinada por el Capitán de Puerto de Cartagena.

V. Del avalúo de los daños.

En cuanto a este acápite, es menester anotar que el fallador de primera instancia 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.

VI. 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 ROVER PERÉZ BLANQUICETT, en calidad de Capitán de la motonave "PARAISO BACKPACKERS", e impuso como sanción una multa de CUATRO (04) salarios mínimo legales mensuales vigentes equivalentes a dos millones novecientos cincuenta mil ochocientos sesenta y ocho pesos (\$2.950.868).

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 "PARAISO BACKSPACKERS", 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:

- 019 Navegar en una nave que no reúna las condiciones técnico mecánicas requeridas para su operación.

Por lo anterior, este Despacho procederá a confirmar la declaratoria de responsabilidad del Capitán de la motonave "PARAISO BACKSPACKERS", el señor ROVER PERÉZ BLANQUICETT por violación a las normas de Marina Mercante, así como la sanción impuesta por el Capitán de Puerto de Cartagena.

VII. 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 "PARAISO BACKSPACKERS", 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 18 de septiembre de 2016, se encuentra probatoriamente fundamentada la responsabilidad civil del señor ROVER PEREZ BLANQUICETT, en su condición de Capitán, en el siniestro marítimo de naufragio de la motonave "PARAISO BACKSPACKERS", razón por la cual el mismo acoge lo dispuesto por el A quo, confirmando de la sentencia del 28 de diciembre de 2017 proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, por las razones antes mencionadas.

En mérito de lo expuesto, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en su integridad la decisión proferida el día 28 de diciembre de 2017 por el Capitán de Puerto Cartagena, con fundamento en la parte considerativa de éste proveído.

ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Cartagena, el contenido de la presente decisión al señor **ROVER PERÉZ BLANQUICETT**, en calidad de Capitán de la motonave "PARAISO

BACKSPACKERS", 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°.- REMITIR al Capitán de Puerto de Cartagena, para que una vez quede en firme la decisión, se allegue copia en digital del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase,

29 MAR 2019


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