

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 29 MAR 2019

Referencia: 17012015005

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo Naufragio - Apelación

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto contra la decisión de primera instancia emitida el día 22 de julio de 2016, por el Capitán de Puerto de San Andrés, dentro de la investigación por siniestro marítimo de naufragio de la motonave "MAGIC ADVENTURE" de bandera Colombiana, identificada con la matrícula No CP07-0752, por los hechos ocurridos el día 22 de febrero de 2015, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta presentada el día 23 de febrero de 2015, por el Comandante BP 487, la Capitanía de Puerto de San Andrés tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "MAGIC ADVENTURE" de bandera Colombiana.
2. Como consecuencia de lo anterior, el día 23 de febrero de 2015, el Capitán de Puerto de San Andrés decretó la apertura de la investigación por el presunto siniestro marítimo de naufragio de la motonave "MAGIC ADVENTURE", 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 22 de julio de 2016, el Capitán de Puerto de San Andrés profirió fallo de primera instancia, en el que resolvió lo siguiente:

*"(...) Declarar responsable al señor ORLANDO CONTRERAS CASTRO en calidad de Capitán de la motonave "MAGIC ADVENTURE", identificado con numero de cedula No 93291.287 de Cartagena, del siniestro marítimo, consistente en el hundimiento de la motonave ocurrido el día 22 de febrero de 2015 de conformidad a lo expuesto en los considerandos de esta decisión.*

*"(...) Imponer a título de sanción al señor ORLANDO CONTRERAS CASTRO en calidad de Capitán de la motonave "MAGIC ADVENTURE", identificado con numero de cedula No 93291.287 de Cartagena, la*

*suspensión de la licencia de navegabilidad No 9291287 que lo acredita como motorista costanero con vigencia desde el 29 de diciembre de 2014, hasta el 28 de diciembre de 2019, por un término de un año (1) contados a partir de la ejecutoria de esta providencia, de conformidad con los considerados de esta decisión (cursiva fuera del texto).*

4. El día 09 de agosto de 2016, el Abogado IRWY JESÚS CORPUS VANEGAS, en calidad de apoderado Judicial del Capitán de la motonave, interpuso recurso de reposición y en subsidio apelación contra la decisión de primera instancia.
5. El día 05 de enero de 2017, el Capitán de Puerto de San Andrés resolvió el recurso de reposición confirmando en todas sus partes la decisión de primera instancia, y concedió el recurso de apelación presentado por el Abogado IRWY JESÚS CORPUS VANEGAS, en calidad de apoderado Judicial del Capitán. Así mismo, ordenó remitir el expediente a la Dirección General Marítima.

### COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 58 del Decreto Ley 2324 de 1984, ésta Dirección General es competente para resolver los recursos de apelación 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 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.

### ARGUMENTOS DEL APELANTE

Del recurso de apelación alegado por el Abogado IRWY JESÚS CORPUS VANEGAS, en calidad de apoderado del Capitán de la motonave "MAGIC ADVENTURE", este Despacho de permite extraer los siguientes apartes:

1. A) EN CUANTO A LAS CONDICIONES METEOROLÓGICAS; *en el fallo se afirma que las condiciones meteorológicas existentes para el día 22 de febrero de 2015, cuando ocurrió el siniestro que concita nuestra atención, eran "óptimas", lo que de suyo implica que no había amenaza para la navegación segura, sin embargo, en el fallo no se explica la fuente probatoria para arrimar a esta afirmación, esto es, no se indica el instrumento utilizado ese día para medir el estado atmosférico, tampoco arrojados por alguno de dichos instrumentos se encuentran incorporados al expediente, lo cual deja dudas sobre las pruebas usadas en el fallo para concluir que las condiciones meteorológicas eran buenas para el día del siniestro.*
2. EN CUANTO A LA MALA PRÁCTICA DE TRIMADO; *en el fallo se estableció la mala práctica de trimado por parte del Capitán de la embarcación MAGIC ADVENTURE, como quiera que de acuerdo con la declaración rendida en su segunda audiencia afirmó, "cuando esquivé la primera ola y la lancha bajo entró la otra, bajé la velocidad y subí los motores para*

*darle máquina, allí di la vuelta y no había nada que hacer, cuando di la vuelta llamé a guardacostas para informar que tenía problemas", ante lo cual, el fallador arrió a las siguientes conclusiones por inferencia a saber a). que la lancha navegaba con el motor "trimado abajo"; b). como consecuencia de lo anterior, supuso que el bote estuviera aproado lo que permitió la entrada de agua; c). también concluyó por inferencia que al bote ingreso una "ola al chocar con la base de la cola de la ola siguiente y generara un giro incontrolable que permitió una mayor entrada de agua"; y d). concluye que todo lo anterior ocurrió "por cuando el bote quedó con las maquinas paradas" quedando la embarcación al garete.*

3. EN CUANTO A LA FUERZA MAYOR Y EL CASO FORTUITO; *sin adentrarnos en largas y complicadas elucubraciones, es evidente en este caso la configuración de una fuerza mayor o caso fortuito, en primero lugar, por cuanto, a pesar de haber dado orden de zarpe por parte de la autoridad marítima competente, en alta mar, las condiciones meteorológicas repentinamente cambiaron, tal como lo afirma el Sr. CONTRERAS CASTRO, en su declaración (cursiva fuera del 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 San Andrés 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 San Andrés, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 35 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Para abordar los aspectos sustanciales constitutivos del presente proveído, este fallador se pronunciará en torno a los siguientes ejes temáticos: (I) De 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 estudio probatorio del caso en concreto (V) Del análisis jurídico y la declaración de responsabilidad civil extracontractual, (VI) Del avalúo de los daños, (VII) De la responsabilidad administrativa por violación a normas de marina mercante y, por último, (VIII) De las conclusiones.

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

En lo relativo a este aspecto, esto es, del escrito de Apelación presentado por el abogado IRWY CORPUS VANEGAS, en calidad de Apoderado Judicial del Capitán de la motonave "MAGIC ADVENTURE", este Despacho se permite extraer los siguientes apartes, a fin de pronunciarse de manera especial respecto a ellos, así:

En el primer argumento el apelante manifiesta, que en el fallo de primera instancia se afirma que las condiciones meteorológicas eran óptimas; razón por la cual, este Despacho considera de acuerdo al material probatorio debatido en la investigación que las

condiciones meteorológicas para el día de los hechos eran buenas para navegar mencionando algunas recomendaciones de seguridad para las embarcaciones menores (folio 47-48-49); por lo que no existe en el expediente prueba alguna que demuestre lo contrario.

Sobre el caso concreto, el Capitán de la motonave contó con todas las oportunidades procesales necesarias para ejercer su derecho de defensa y por ende, controvertir las pruebas recolectadas por la Capitanía de Puerto de San Andrés, garantizando el derecho al debido proceso, contradicción y defensa, por cuanto, se le notifico del auto de apertura de la investigación, tuvo acceso al expediente, contó con la oportunidad de presentar el escrito de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984, aportar pruebas y ser escuchado mediante diligencia de versión libre y espontánea (folio 3-42-50), por lo que este Despacho estima relevante considerar que no le asiste razón en el primer argumento al apoderado judicial del Capitán de la motonave.

En lo que respecta al segundo argumento, este fallador estima relevante considerar que no le asiste razón al apoderado judicial del Capitán, toda vez que según las declaraciones realizadas por el Capitán en la segunda audiencia pública celebrada el 06 de marzo de 2015 (folio 42), la existencia del presente naufragio, es una posible mala práctica de trimado que pudo haber generado la entrada incontrolable de agua al interior de la embarcación "MAGIC ADVENTURE".

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 quien, tanto la tripulación como los pasajeros, deben respeto y obediencia, el Sr ORLANDO CONTRERAS CASTRO cuenta con más de 25 años de experiencia como Capitán, razón por la cual es un experto en la navegación, debido a su trayectoria, conoce las características del mar de San Andrés, de su oleaje y de las condiciones meteomarinas de la isla, tal como se evidencia en el pronóstico de oleaje obrante en el expediente (folio 46-48), así como las recomendaciones de extremar las medidas de seguridad para el tránsito de embarcaciones menores, situación que debía ser de conocimiento del Capitán, y por ende, debía tener más cuidado al momento de emprender su navegación.

En el caso en concreto, basta observar las declaraciones rendidas por el Capitán de la motonave en el momento justo de la ocurrencia del siniestro marítimo, y el material probatorio obrante en el expediente, para concluir -de manera clara e inequívoca- que el hecho generador del siniestro objeto del asunto sub examine, fue la conducta del Capitán de la embarcación. La que fundada en la falta de diligencia, cuidado y sin la prevención exigida por la Ley, al observar las recomendaciones debido a las condiciones meteorológicas y oceanográficas del momento, no ejecutó acto alguno para evitar la consumación del siniestro marítimo puesto hoy en estudio.

De acuerdo al cuarto argumento del apelante, este Despacho aprecia que las condiciones meteorológicas del día de los hechos, eran conocidas por el Capitán y previsible por el mismo, toda vez que al momento que la Autoridad Marítima le dio la autorización de zarpe, podía emprender la navegación con diligencia y cuidado ante las condiciones meteorológicas y oceanográficas del momento, tal como lo expresó en su declaración, al

aducir afirmaciones como: "que iban a encontrar olas de 3 y 4 metros", el Capitán dispuso ejecutar el viaje, sin prever consecuencia alguna.

La conducta del Capitán de la embarcación "MAGIC ADVENTURE" fue la causa determinante del accidente. El mismo debió haber tomado las medidas preventivas, así como ejecutado todos los medios para superar el riesgo existente, a fin de que los resultados de la travesía no hubieran arrojado la ocurrencia de un siniestro. Sobre este asunto, nótese que en virtud del artículo 1495 y 1501 del Código de Comercio, una de las principales funciones del Capitán consiste en ejercer gobierno y dirección para con el servicio de la nave y la seguridad de la personas, así como "emplear todos los medios a su alcance para salvar la nave". Obligaciones que no se cumplieron en su totalidad, puesto que realizó el procedimiento de emergencia necesario para socorrer a los pasajeros y a su tripulación; así mismo, impidió lesiones o pérdidas humanas.

## II. 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 marino<sup>1</sup>, 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 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:*

---

<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: "Deparar 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 (...)".

- 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".

La motonave "MAGIC ADVENTURE" se encontraba a tres millas náuticas desde cayo acuario, con rumbo hacia la isla Bolívar, reportando a la estación de Guardacostas el día 22 de febrero de 2015 la entrada de agua a la nave.

Resulta importante mencionar, que el siniestro marítimo objeto de investigación es naufragio, y no hundimiento, como se expone en el artículo 1 de la providencia emitida el 22 de julio de 2016, por parte del Capitán de Puerto de San Andrés.

Del material probatorio que reposa en el expediente, este Despacho comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "MAGIC ADVENTURE" de bandera colombiana, ocurrido el día 22 de febrero de 2015, 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 8° de 1980, aprobó la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar- SOLAS, adoptada el 01 de noviembre de 1974 por la Organización Marítima Internacional, 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)

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 [2].

De lo expuesto anteriormente se desprende que sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, recae la presunción de responsabilidad por ser quien ha ejecutado la acción y ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual solo le es posible exonerarse por la intervención de los siguientes eventos:

- *Caso fortuito o fuerza mayor*
- *El hecho de un tercero*
- *Culpa de la víctima*

Al respecto la ley 95 de 1890, en su artículo 90 señala:

*"Se llama fuerza mayor o caso fortuito, el imprevisto á que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los autos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc"* (cursiva fuera del texto).

De acuerdo con lo anterior, para que se configure la fuerza mayor o el caso fortuito se debe verificar la concurrencia de dos factores A) que el hecho sea imprevisible, esto es que dentro de las circunstancias normales de la vida, no sea posible contemplar por anticipado su ocurrencia. B) que el hecho sea irresistible, o sea que el agente no pueda evitar su acaecimiento ni superar sus consecuencias<sup>2</sup>

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

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

Inicialmente, respecto a la ocurrencia del siniestro marítimo, el Capitán de la motonave "MAGIC ADVENTURE", el Sr. ORLANDO CONTRERAS CASTRO, en declaración rendida en audiencia pública el día 23 de febrero de 2015 (folio 3), afirmó lo siguiente:

*"(...) Nosotros salimos navegando normal, en medio de dos lanchas, la gente iba contenta, gritando, de pronto sentí que entró agua al bote y pensé en devolvernos, pero cuando di la vuelta, me entro otro ola y las cosas sucedieron muy rápido no pudimos hacer nada. Llame a guardacostas, dije que estaba a tres millas del Este de San Andrés, le dije a los pasajeros que evacuaran la lancha.*

*(...) Iba normal y de pronto yo sentí que me entro una ola y la lancha comenzó a cabecearse, entonces dije que nos íbamos a devolver, cuando me devolví ya me entro otra ola y se hundió la lancha en la parte de adelante, íbamos suavcito, como a 12 nudos"* (cursiva y subraya fuera del texto).

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

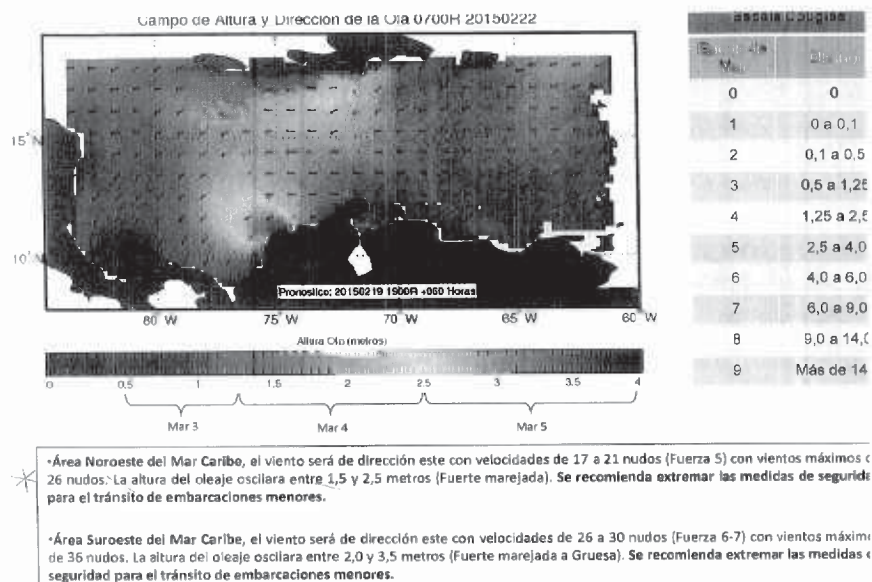
Posteriormente, el Capitán de la motonave "MAGIC ADVENTURE", el Sr. ORLANDO CONTRERAS CASTRO, en declaración rendida en audiencia pública el día 06 de marzo de 2015 (folio 42), manifestó lo siguiente:

*(...) Cuando esquivé la primera ola y la lancha bajó, entró otra, bajé la velocidad y subí los motores para darle máquina, allí di la vuelta y no había nada que hacer, cuando di la vuelta llamé a Guardacostas para informar que tenía problemas"* (cursiva y subraya fuera del texto).

Respecto a la ocurrencia del siniestro marítimo, en representación del Propietario de la motonave "MAGIC ADVENTURE", el Sr. JULIO GARCIA JARAMILLO, en declaración rendida en audiencia pública el día 23 de febrero de 2015 (folio 4) , afirmó lo siguiente:

*(...) Puedo garantizar que el bote se encontraba en perfecto estado de operación. La empresa portofino nos hemos esmerado en el mantenimiento de las embarcaciones permanente y le hemos implementado medidas extra de seguridad, como unos aros salvavidas, chalecos extra, buenas bombas de achique, bastante grandes. Los botes siempre van acompañados con torso botes de la empresa, hecho que ayudo a una reacción inmediata y como sugerencia a este despacho, nunca permitir que vaya una sola embarcación hacia "Cayo Bolívar"* (cursiva y subraya fuera del texto).

En aras de mayor entendimiento en lo concerniente a las condiciones meteomarinarias, este Despacho se permite citar la imagen del campo de altura y dirección de ola 0700R de fecha 22 de febrero de 2015, en la que se ilustra la altura de las olas y las recomendaciones correspondientes a la fecha del siniestro marítimo.





Por consiguiente, este Despacho concluye que las condiciones meteorológicas para el día 22 de febrero de 2015, eran adversas, toda vez que había un fuerte oleaje y existían recomendaciones de extremar las medidas de seguridad, por lo que el Capitán de la motonave "MAGIC ADVENTURE" debía realizar la actividad de navegación con mayor precaución y cuidado.

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

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

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

1. El hecho generador del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "MAGIC ADVENTURE", se produjo por la conducta del Capitán de la motonave, en cuanto a una posible mala práctica de trimado que pudo haber generado la entrada incontrolable de agua al interior de la citada embarcación.
2. Este fallador hace especial mención que el gobierno y la dirección de la nave se encuentran en la jefatura superior del Capitán; el Sr ORLANDO CONTRERAS CASTRO cuenta con más de 25 años de experiencia como Capitán, razón por la cual es un experto en la navegación, debido a su trayectoria, conocía las características de ese momento del mar de San Andrés Isla, de su oleaje y de las condiciones meteomarineras de la isla, de acuerdo a lo evidenciado en el pronóstico de oleaje, así como las recomendaciones de extremar las medidas de seguridad para el tránsito de embarcaciones menores, situación que debía ser de conocimiento del Capitán, y por ende, debía tener más cuidado al momento de emprender su navegación en la "MAGIC ADVENTURE".
3. En el presente caso, el señor ORLANDO CONTRERAS CASTRO, en su condición de Capitán de la motonave "MAGIC ADVENTURE", 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 configuró 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 San Andrés Isla.

## **VI. 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 tuvo conocimiento de la intervención formal de un tercero tendiente a reclamarlos. Situación tal que, en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, debe contemplarse en la decisión.

Al respecto este Despacho constata que no existen pruebas que permitan calcular los posibles daños generados por el siniestro marítimo de naufragio, razón por la cual se procederá a confirmar el artículo 4 del fallo de primera instancia de fecha 22 de julio de 2016.

## **VII. De la responsabilidad administrativa por violación a las normas de marina mercante**

Finalmente este Despacho evidencia que la Capitanía de Puerto de San Andrés en el artículo segundo de la sentencia de fecha 22 de julio de 2016, impone a título de sanción al señor ORLANDO CONTRERAS CASTRO en su condición de Capitán de la motonave, la suspensión de la licencia de navegación No 9291287, por el término de un año contado a partir de la ejecutoria de la decisión de primera instancia, por ser el responsable del Siniestro Marítimo ocurrido; artículo que este Despacho revocará, toda vez que ese tipo de sanciones las señala el Decreto Ley 2324 de 1984 en su artículo 79 y siguientes, con el fin de multar las violaciones de normas de Marina Mercante, sanción que no tiene lugar a imponerse, debido a que el Capitán de Puerto de San Andrés en su fallo manifiesta que el Despacho no evidenció violación de normas de Marina Mercante en los hechos ocurridos el día 22 de febrero de 2015, es menester manifestar que el término impuesto es contado a partir de la decisión definitiva en la ocurrencia del siniestro marítimo.

Empero, al haber transcurrido más de tres (3) años contados a partir de la ocurrencia del hecho, a fin de establecer la sanción correspondiente en virtud del artículo 52 de la Ley 1437 de 2011, la facultad legal para imponer sanción alguna ha caducado a la fecha, por lo que se respaldará en tal sentido la posición del fallador de primera instancia.

## **VIII. 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 "MAGIC ADVENTURE", 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 en la maniobra 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 22 de febrero de 2015, se encuentra probatoriamente fundamentada la responsabilidad civil del señor ORLANDO CONTRERAS CASTRO, en su condición de Capitán, en el Siniestro Marítimo de naufragio de la motonave "MAGIC ADVENTURE",

razón por la cual el Despacho acoge lo dispuesto por el a quo, modificando el artículo primero de la sentencia del 22 de julio de 2016 proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés, por las razones antes mencionadas.

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

### RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR** el artículo primero de la decisión proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés el día 22 de julio de 2016, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído, el cual quedará así:

*"ARTICULO PRIMERO: Declarar civilmente responsable al señor ORLANDO CONTRERAS CASTRO en calidad de Capitán de la motonave "MAGIC ADVENTURE", identificado con numero de cedula No 93291.287 de Cartagena, del siniestro marítimo, consistente en el naufragio de la motonave ocurrido el día 22 de febrero de 2015 de conformidad a lo expuesto en los considerandos de esta decisión".*

**ARTICULO 2°.- REVOCAR** el artículo segundo de la de la decisión proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés el día 22 de julio de 2016, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

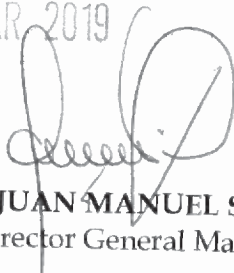
**ARTICULO 3°.- CONFIRMAR** los artículos restantes de la decisión del 22 de Julio de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

**ARTÍCULO 4°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de San Andrés Islas, el contenido de la presente decisión al señor ORLANDO CONTRERAS CASTRO en calidad de Capitán de la motonave "MAGIC ADVENTURE"; IRWI JESÚS CORPUS VANEGAS, en calidad de apoderado especial del Capitán de la Motonave "MAGIC ADVENTURE"; y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**ARTÍCULO 5°.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de San Andrés, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 6°.- REMITIR** al Capitán de Puerto de San Andrés, 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 MANUEL SOLTAU OSPINA**  
Director General Marítimo