

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

18 DIC 2015

Referencia: 22012010002-CP12

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Consulta

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 29 de junio de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de Arribada Forzosa de la motonave de nombre "M/N Statendam" de bandera Holandesa, con ocasión de los hechos presentados el día 19 de octubre de 2010, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. Mediante información de la agencia Marítima Bernardo Bush Howard informó que la motonave Statendam de bandera Holandesa, arribaría a puerto el 19 de octubre de 2010 por causas de evacuación de un paciente, se procedía a realizar cambio de destino al puerto de Providencia.
2. Por lo anterior el día 19 de octubre de 2010, el Capitán de Puerto de Providencia profirió auto de apertura de 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.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de San Andrés profirió decisión de primera instancia el 29 de junio de 2012, a través de la cual declaró legítima la arribada forzosa de la motonave del buque tipo crucero "Statendam" de bandera Holandesa, con matrícula N°1996-C-1498, exonerando al Capitán señor Timothy D. Roberts de toda responsabilidad por el siniestro marítimo de arribada forzosa.
4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de San Andrés 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

Revisado el expediente que hoy nos ocupa se verifica que no fue practicado dictamen pericial; sin embargo dentro del recaudado probatorio se estableció que la arribada tuvo su causa en la situación de complicación médica de un pasajero adulto mayor y que éste debía ser evacuado en compañía de una enfermera a un centro hospitalario de alto nivel.

Véase folio 24.

## 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 Providencia, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Ahora bien, se estima pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

1. Del material probatorio, se comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la nave "Statendam" de bandera Holandesa, al puerto de Providencia, ocurrido el día 19 de octubre de 2010, cuando la nave se dirigía desde Jamaica hasta Puerto Caldera Costa Rica. (Art. 26 Decreto Ley 2324 de 1984).

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

El fallador de primera instancia declaró legítima la arribada forzosa al puerto de Providencia de la nave tipo crucero "Statendam" de bandera Holandesa, debido a que se probó la eximente de responsabilidad de fuerza mayor, debido a que el hecho presentado no se podía prever.

Conforme lo anterior, es pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

El artículo 1540 del Código de Comercio, define la arribada forzosa como:

*"Llámesse arriba forzosa la entrada necesaria a puerto distinto del autorizado en el permiso de zarpe"*

A su turno, el artículo 1541 de la norma ibídem, prevé:

*"La arribada forzosa es legítima o ilegítima: La legítima es la que procede en caso fortuito inevitable, e ilegítima la que trae su origen de dolo o culpa del capitán. La arribada forzosa se presumirá ilegítima. En todo caso, la Capitanía de Puerto investigará y calificará los hechos".*

De lo anterior y sobre el caso en concreto, se evidencia la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la nave tipo crucero "Statendam", pues entró al puerto de Providencia, sin estar autorizado; toda vez que su destino final era el Puerto de Caldera, Costa Rica.

Ahora bien, sobre la legitimidad o ilegitimidad de la arribada forzosa, es necesario citar el concepto del siniestro marítimo suscrito por el Capitán de Puerto de Providencia Teniente de Fragata Juan Pablo Suarez Sánchez, en el cual manifestó:

*"(...) el crucero de nombre STATENDAM arriba a puerto el 19 de octubre de 2011, realizaba navegación con destino puerto caldera (sic) desde Jamaica por la complicación médica de un pasajero adulto mayor tiene que hacer cambio de itinerario autorizado por parte de la compañía HOLLAND AMERICA LINE, la motonave tuvo que tomar rumbo distinto a puerto caldera para realizar un Rendez Vouz con un helicóptero de Guardacostas de los estados unidos (sic) (anexo fotografía con la posición en el momento de la maniobra), el paciente sería evacuado junto con una enfermera de abordaje para ser llevado a un hospital de un nivel más alto, por la demora en el itinerario el crucero debe anular el itinerario establecido y justificar la procedencia hacia este puerto colombiano y poder continuar el itinerario a puerto caldera.... . Mediante aviso de arribo generado el día 19 de octubre de 2010 por la agencia Marítima BUSH HOWARD, informa que el crucero STATENDAM realizaría un arribo forzoso por cambio de itinerario al tener que evacuar un paciente, se procede a realizar la respectiva visita para inspeccionar y verificar lo sucedido, el capitán de el crucero (sic) de nombre STATENDAM, manifiesta que el puerto más cercano era Providencia y era necesario para poder aclarar la situación del cambio de itinerario ante la comunidad marítima internacional y continuar realizando el crucero(...)". Véase folio 24 a 33.*

Manifestó el Agente Marítimo de la nave "Statendam" señor Bernardo Bush Howard en relación al arribo del crucero, manifestando:

*"(...) el día 18 de octubre de 2010 en las horas de la tarde recibo una llamada del caribbean shipping agency, oficina Cartagena informando sobre el arribo del crucero "STATENDAM", de bandera holandesa por arribada forzosa por cambio de destino cuyo destino final es puerto caldera Costa Rica en el pacífico colombiano". Véase folio 23*

En virtud de lo anterior, se puede colegir que las circunstancias que rodearon la mencionada arribada forzosa se encuadran en situaciones inesperadas (caso fortuito o fuera mayor), por cuanto

fueron imprevisibles e irresistibles para el Capitán de la motonave tipo crucero "Statendam", debido a que no se podía prever lo ocurrido a uno de sus pasajeros, hecho que lo obligó a arribar al puerto más cercano, lo que hace a esta circunstancia desde todo punto de vista imprevisible.

Sobre el anterior aspecto, la jurisprudencia<sup>1</sup> ha indicado que son requisitos ineludibles para configurar un caso fortuito o fuerza mayor, los siguientes:

*"(...) Los dos presupuestos -ex lege- que estereotipan, como unidad conceptual y como sinonimia legal, al caso fortuito o fuerza mayor, son la imprevisibilidad y la irresistibilidad del acontecimiento...,"*

*Respecto de la primera de esas exigencias, consideró que "[l] (sic) a imprevisibilidad, rectamente entendida, no puede ser desentrañada -en lo que atañe a su concepto, perfiles y alcance- con arreglo a su significado meramente semántico, según el cual, imprevisible es aquello 'Que no se puede prever', y prever, a su turno, es 'Ver con anticipación' (Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española), por manera que aplicando este criterio sería menester afirmar que es imprevisible, ciertamente, el acontecimiento que no sea viable contemplar de antemano, o sea previamente a su gestación material (contemplación ex ante)... Si se aplicase literalmente la dicción en referencia, se podría llegar a extremos irritantes, a fuer (sic) que injurídicos, habida cuenta de que una interpretación tan restrictiva haría nugatoria la posibilidad real de que un deudor, según el caso, se liberara de responsabilidad en virtud del surgimiento de una causa a él extraña, particularmente de un caso fortuito o fuerza mayor (...)" (Cursiva por fuera de texto).*

Conforme al criterio de irresistibilidad, la mencionada sentencia expresó lo siguiente:

*"(...) Aquel estado predicable del sujeto respectivo que entraña la imposibilidad objetiva de evitar ciertos efectos o consecuencias derivados de la materialización de hechos exógenos -y por ello a él ajenos, así como extraños en el plano jurídico- que le impiden efectuar determinada actuación, lato sensu. En tal virtud, este presupuesto legal se encontrará configurado cuando, de cara al suceso pertinente no pueda o pudo evitar, ni eludir sus efectos<sup>2</sup> (...)" (Subrayado y cursiva por fuera de texto).*

Por lo anterior, al realizar el cotejo entre la mencionada tesis jurisprudencial con el acervo probatorio recolectado, se puede entrever que las circunstancias que rodearon el siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave tipo crucero "Statendam" constituyen un caso fortuito inevitable.

En el caso que nos ocupa, se encuentra probado que la arribada forzosa de la nave "Statendam" obligó al Capitán de ésta a ingresar al puerto más cercano una vez ocurrió el suceso, con el ánimo de informar la novedad presentada, y salvaguardar la seguridad de la vida humana en el mar, así se comprueba que en el presente asunto intervino el eximente de responsabilidad de caso fortuito, situación que rompe el nexo de causalidad y exonera de responsabilidad al Capitán de la nave, señor Timothy D. Roberts.

Adicionalmente, se observa el cumplimiento de las obligaciones que le asisten al capitán de la nave, señor D. Roberts y demás normas de la Marina Mercante, por lo que este Despacho respaldará la decisión del a quo.

<sup>1</sup> Corte Suprema de Justicia en sentencia del 27 de febrero de 2009, magistrado ponente Arturo Solarte Rodríguez

<sup>2</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Magistrado Ponente Arturo Solarte Rodríguez, 27 de febrero de 2009.

Finalmente, es claro que en la decisión de primera instancia no se realizó el avalúo de los daños que sufrió la embarcación como consecuencia del siniestro marítimo de arribada forzosa, hecho 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 o citar a las partes, por cuanto se debe emitir una decisión de plano, este Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

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

### RESUELVE

**ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR** en su integridad la decisión del 29 de junio de 2012, emitida por el Capitán de Puerto de San Andrés, con fundamento en la parte considerativa de este proveído.

**ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de San Andrés el contenido de la presente decisión al señor Timothy D. Roberts, Capitán del buque tipo crucero de nombre "Statendam" de bandera Holandesa y al Agente Marítimo de la citada motonave, señor Bernardo Bush Howard, 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 San Andrés, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

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

Notifíquese y cúmplase.

18 DIC 2015



Vicealmirante PABLO EMILIO ROMERO ROJAS  
Director General Marítimo (E)