

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 18 DIC 2015

Referencia: 12012011002  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 03 de febrero de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Tumaco, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de Arribada Forzosa de la motonave "Relax" de bandera de Hong Kong, ocurrido el 28 de enero de 2011, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. De acuerdo con la protesta del 28 de enero de 2011, suscrita por el señor Ángel de la Cuesta Niebles en calidad de Capitán y Propietario de la motonave "Relax" de bandera de Hong Kong manifestó que debió arribar forzosamente al puerto de Tumaco, debido a que se presentó novedades con la transmisión del motor, la cual le estaba entrando agua y emulsionándose el aceite y adicionalmente venía navegando con la vela principal rota, y no tenía como repararla, motivo por el cual se dirigía a Panamá por repuestos y por causa del fuerte viento y oleaje derivaron hasta Colombia y decidieron ingresar a Tumaco a donde fueron recibidos por Guardacostas.
2. Por lo anterior el día 02 de febrero de 2011, el Capitán de Puerto de Tumaco 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 Tumaco profirió decisión de primera instancia el 03 de febrero de 2012, a través de la cual declaró legítima la arribada forzosa de la motonave "Relax".
4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Tumaco 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 naval Octavio Aragón Vásquez, en informe pericial realizado el 29 de enero de 2011 y recibido el 31 de enero de 2011 (folios 20 y 21), presentó las siguientes conclusiones:

- *"(...) ANTECEDENTES: El velero relacionado es una embarcación tipo yate de bandera de Hong Kong y sistema de navegación mixta, cuyas características se relacionan; tiene un propulsor Marca YANMAR con serie No.E-2125, con reductor de igual marca, modelo MOD-36M30TC y que de acuerdo información recibida, zarpó del puerto de Salina (Ecuador) con destino a las Islas Marquesas en la Polinesia Francesa, debiendo efectuar arribada forzosa en el puerto de Tumaco por problemas en su transmisión. INSPECCIÓN: Esta embarcación se encuentra fondeada frente al muelle de Guardacostas de Tumaco desde el 17 de ENERO/2011, fecha en la que se efectuó arribada forzosa debido a que se presentó, aparentemente, emulsionamiento en el aceite del reductor del propulsor; lo cual no le impidió continuar su navegación hasta este puerto; el emulsionamiento es mínimo, lo que permite la lubricación mientras se utiliza abordó sistema de navegación mixta (Vela y motor). Se efectuó inspección ocular del propulsor y reductor y se ordenó al tripulante que estaba a bordo encender el sistema de propulsión, dando marcha adelante y atrás sin novedad; él mismo manifiesta, que su intención es llegar al puerto de Panamá, para subir a dique la embarcación y proceder a su reparación, debido a que en Tumaco no hay manera de hacerlo. Además, abordó tienen un stock suficiente de aceite para transmisión, que les permite efectuar la navegación programada, ya que cada dos días de viaje lo cambian; igualmente la idea es hacer el viaje hasta Panamá a vela. Considero que la flexibilidad de poder tener un sistema de navegación mixta en esta embarcación, le permite efectuar el tramo programado, sin riesgo alguno. (...)"*

## 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 Tumaco 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 Tumaco, 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 motonave tipo velero "Relax" de bandera de Hong Kong, al Puerto de Tumaco, ocurrido el día 28 de enero de 2011, cuando la nave se dirigía desde el Puerto de Salinas (Ecuador) con destino a las Islas Marquesas en la Polinesia Francesa. (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 Tumaco de la motonave tipo velero "Relax" de bandera de Hong Kong, debido a que se probó la eximente de responsabilidad de fuerza mayor, porque 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 motonave tipo velero "Relax", pues entró al Puerto de Tumaco, sin estar autorizado en el zarpe No.CAPSAL-DZAI-008802-2011 del 11 de enero de 2011 emitido por la Autoridad Marítima de Puerto de Salinas Ecuador, que le facultaba navegar desde el puerto de salinas, Ecuador, hasta las Islas Marquesas en la Polinesia Francesa.

Ahora bien, sobre la legitimidad o ilegitimidad de la arribada forzosa, es necesario citar algunos apartes de la declaración rendida el día 02 de febrero de 2011, por el señor Ángel Luis de la Cuesta Niebles, Capitán y Propietario de la motonave tipo velero "Relax", en la que narró los hechos, de la siguiente manera:

*"(...) salimos de Galápagos con destino a Panamá, nos empezó a entrar un poquitico de agua a la transmisión y decidimos meternos aquí a Tumaco para revisar los daños, esto fue una escala técnica prácticamente, además por lo de las corrientes y los vientos pues los veleros caninian con la brisa, decidimos entrar aquí a comprar aceites para la transmisión, fue un arribo forzoso".*

Sobre las razones por las que arribó al puerto de Tumaco, dijo:

---

*"(...) solo que quisimos comprar aceite para cambiarlo, estábamos sin aceite y el viento no estaba favorable para mejorar la máquina como estábamos sin aceite entramos para eso".*

A su turno, el reporte meteorológico para el día 28 de enero de 2011, (folio 29) emitido por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Pacífico pronosticó:

*"Área Costera: Sobre el litoral Pacífico Colombiano se pronostica cielo cubierto, con probabilidad de lluvias ligeras a moderadas en el sur, lluvias ligeras en el norte y centro durante el transcurso del día, en horas de la noche se prevén lluvias ligeras en el sur y centro del litoral.*

*Área Marítima: Se pronostica cielo cubierto sobre la franja marítima del Pacífico Colombiano, con probabilidad de lluvias ligeras a moderadas en el sur, lluvias ligeras en el norte y centro durante el transcurso del día, en horas de la noche se prevén lluvias ligeras en el sur y centro del litoral.*

*Se espera un incremento en la altura del oleaje, por lo que se recomienda extremar las medidas de seguridad en el desarrollo de actividades marítimas sobre el Pacífico Colombiano".*

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 velero "Relax", se encuentra probado objetivamente la ocurrencia de la entrada de agua en la transmisión de la rotura de la vela principal, y el reductor de la motonave, vistos en el informe pericial rendido por el perito naval Aragón Vásquez concluyendo lo antes expuesto; hecho que lo obligó a arribar al puerto más cercano, lo que hace a esta circunstancia desde todo punto de vista imprevisible y además comprobándose que en el presente asunto intervino el eximente de responsabilidad de la fuerza mayor, situación que rompe el nexo de causalidad y exonera de responsabilidad al Capitán de la nave, señor De la Cuesta Niebles.

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).*

---

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

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 velero "Relax" constituyen un caso de fuerza mayor.

Adicionalmente, se observa el cumplimiento de las obligaciones que le asisten al Capitán de la nave, señor Luis Ángel De la Cuesta Niebles y demás normas de la Marina Mercante, por lo que este Despacho respaldará la decisión del a quo.

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 03 de febrero de 2012, emitida por el Capitán de Puerto de Tumaco, con fundamento en la parte considerativa de este proveído.

**ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Tumaco el contenido de la presente decisión a los señores Luis Ángel De la Cuesta Niebles, Capitán y Propietario de la nave tipo velero "Relax", al Agente Marítimo de la citada nave señor Gonzalo Rendón Arias 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 Tumaco, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

---

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

---

**ARTÍCULO 4°.- COMISIONAR** al Capitán de Puerto de Tumaco, 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)