



Bogotá, D.C.,

17 ABR 2015

**REFERENCIA**

Clase de investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo  
Asunto: Grado Jurisdiccional de Consulta  
Número de expediente: 14012010002  
Sujetos Procesales: Capitán motonave "AMBERGRIS"  
Agencia marítima GLOBAL MARITIME TRANSPORTATION  
Clase de Siniestro: Arribada Forzosa

**OBJETO A DECIDIR**

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 24 de noviembre de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "AMBERGRIS" de bandera de Estados Unidos, ocurrido el 10 de enero de 2010, en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, previos los siguientes:

**ANTECEDENTES**

1. Mediante acta de protesta del 13 de enero de 2010, suscrita por el señor PETER E. AUSTIN, capitán de la motonave "AMBERGRIS" de bandera de Estados Unidos, el Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento de la arribada forzosa sufrida por la nave el día 10 de enero de 2010, en jurisdicción de la citada Capitanía de Puerto.
2. Por lo anterior el día 18 de enero de 2010, el Capitán de Puerto de Santa Marta 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 realización de 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 Santa Marta profirió decisión de primera instancia el 24 de noviembre de 2011, a través de la cual declaró legítima la arribada forzosa de la motonave "AMBERGRIS" al puerto de Santa Marta, ocurrida el día 10 de enero de 2010. Así mismo, se abstuvo de fijar el avalúo de los daños, y determinó que no se presentó violación a las normas de Marina Mercante.
4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Santa Marta 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.

## HECHOS RELEVANTES

Conforme a la protesta del 13 de enero de 2010, suscrita por el señor PETER AUSTIN, capitán de la motonave "AMBERGRIS", se coligen como circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro de arribada forzosa, las siguientes:

*"(...) Salimos de Panamá el día 6 de enero de 2010, a las 09:17 horas con destino a las Antillas Neerlandesas (Bonaire), durante los días 7 y 8 de enero/10, la navegación fue un poco dura por los vientos que soplan en el mar caribe para estos tiempos, pero el día 8 de enero/10, estando en la posición Latitud 10° 05' N y Longitud 75° 48' 9" W cerca del puerto de Bquilla, las olas eran muy altas de aproximadamente 4 metros y por asesoría de las autoridades de Guardacostas, vía VHF, decidimos arribar al puerto de Santa Marta, al cual recalamos en la bahía de Rodadero el día domingo 10 de enero/10 en las horas de la mañana".*

## ANÁLISIS TÉCNICO

El perito marítimo JOSÉ FRANCISCO GRACIA ROMERO, rindió informe técnico el 10 de febrero de 2010, en el que concluyó lo siguiente:

- Durante la navegación las condiciones del mar fueron adversar, vientos fuertes y oleaje alto, cabe aclarar que se hizo solo con un motor, no se desplegó la vela existente por tener la brisa en contra y aun no estar preparada la nave para navegar a vela.
- Según lo sentado en la protesta del capitán el 8 de febrero recaló en Puerto Velero (municipio de Turbará Atlántico) por falla en el sistema hidráulico del timón y malestar de la tripulación debido al mal tiempo. Después de purgar el aire en el sistema hidráulico del timón continuó el viaje monitoreado y apoyado por Guardacostas hasta arribar a la bahía de Rodadero en las horas de la mañana del domingo 10 de enero para desembarcar dos tripulantes quienes se negaron a continuar con el viaje por temor al embravecido estado del mar.
- La conducta técnica y náutica del capitán de la nave fue acertada al arribar a la Bahía de Rodadero por recomendación de Guardacostas para desembarcar a las personas que se negaron a continuar con el viaje y buscar arribo en puerto durante el mar de leva que se pronosticaba a partir del día siguiente 11 de enero.

10/1

## 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 Santa Marta 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 Santa Marta, 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 arribo forzoso de la motonave "AMBERGRIS" de bandera de Estados Unidos, presentado el día 10 de enero de 2010, en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, (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 Santa Marta de la motonave "AMBERGRIS" de bandera de Estados Unidos, en razón a que no hubo responsabilidad por parte del capitán de la nave.

Conforme lo anterior, es pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

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

*"Llámesese arribo 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 "AMBERGRIS", pues entró al puerto de Santa Marta, sin que se encontrara autorizado en el zarpe No. 188163, expedido por la Autoridad Marítima de Panamá, que la facultaba a navegar desde el Puerto el Porvenir, hasta Netherland Antillas (folio 13).

Ahora, sobre la legitimidad o ilegitimidad de la arribada forzosa, es necesario citar algunos apartes de la de declaración rendida el día 21 de enero de 2010, por el capitán de la nave señor PETER AUSTIN, en la que relató los hechos ocurridos así:

*"Me ratifico en el relato de la protesta, salí desde Panamá en ruta por Aruba, encontré tempestad en altamar, cerca al Río Magdalena, iba en camino cerca al Río Magdalena y paré en*

1/23

*Puerto Velero por seguridad, donde fui abordado por Guardacostas quienes me aconsejaron que fuera al puerto de Santa Marta que era una ciudad en la cual eran mejores los factores climáticos, donde llegue el 10 de enero, vine el lunes 11 de enero a la Capitanía de Puerto estaba cerrada, por eso volví el día 12 de enero con los dos tripulantes que me acompañaban, con el fin de poner en conocimiento de la autoridad lo presentado y que le hicieran los documentos necesarios de entrada legal al país, donde posteriormente se fueron a emigración con el fin de adelantar los trámites correspondientes para que se pudieran ir a su país de destino dos tripulantes que se fueron con la autorización de Emigración que fue expedida el 12 de enero"*

Respecto de si las condiciones de navegación descritas le permitían navegar hasta su puerto de destino, a lo cual indicó:

*"Yo no quería parar, no quería entra a Colombia, me tocó hacerlo para prevenir un daño mayor y para la seguridad de la tripulación, sino entraba ponía en riesgo la seguridad de las personas que se encontraban a bordo. La principal razón fue que le empezó a entrar aire en el timón que no permitía tenerlo quieto, por eso Guardacostas se acercó a ayudarlo a arreglar el timón siendo muy amables (...)"*

A su turno, el boletín de las condiciones meteomarinas para el día 10 de enero de 2010, emitido por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe pronosticó:

*"Después del mediodía se ha presentado una intensificación del viento sobre el litoral del Caribe centro y sur, asimismo aumento en la cobertura nubosa, debido a la influencia de una línea de inestabilidad dejada por el tránsito de un frente frío al este del mar Caribe. De igual manera, el viento procedente del noreste, con velocidades entre 10 y 15 nudos, ráfagas más fuertes y alturas de ola que oscilan entre 1.0 y 2.0 metros, máximo 2.2 metros. Cubre el norte del litoral Caribe se presenta cielo parcialmente despejado, con predominio de vientos de dirección este-noreste, e intensidades de 10 a 20 nudos, ráfagas más fuertes, generando alturas de oleaje al noreste de puerto Bolívar entre 1.6 y 1.8 metros, máximo 2.6 metros".*

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 no fueron previsibles e irresistibles para el capitán de la citada nave, toda vez que el reporte meteomarino de la fecha de los hechos no advertía situaciones de mar de leva, ni aumentos en el altura de la ola, pues se pronosticó que las olas estarían entre 1.0 y 2.0 metros y la intensidad del viento estaría en ráfagas entre 10 y 20 nudos, es decir que serían aumentos repentinos en la velocidad del viento durante un tiempo corto, lo que la hace a esta circunstancia desde todo punto de vista imprevisible, además que en la zona donde se encontraba la nave el mar es fuerte.

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),*

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

103

*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 y el acervo probatorio recolectado, se puede entrever que las circunstancias que rodearon el siniestro constituyen un asunto de fuerza mayor o caso fortuito inevitable.

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."*

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>3</sup>

En el caso que nos ocupa, se encuentra probado que el fuerte oleaje que se presentó durante la navegación de la motonave "AMBERGRIS" el día 10 de enero de 2010, no era un evento previsible, pues no fue pronosticado en el boletín meteorológico diario de las condiciones meteorológicas y oceanográficas del Caribe, con lo que se comprueba que intervino uno de los elementos mencionados anteriormente, capaces de romper el nexo de causalidad y exonerar de responsabilidad al capitán de la nave, señor PETER AUSTIN, por lo que este Despacho apoyará la decisión del a quo, al considerar que el siniestro bajo estudio ocurrió sin su responsabilidad.

Adicionalmente, se observa el cumplimiento de las obligaciones que le asisten al capitán de la nave, señor PETER AUSTIN, y demás normas de la Marina Mercante, por lo que el Despacho acogerá lo resuelto en primera instancia.

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

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

<sup>3</sup> Código Civil Anotado, editorial LEYER - Decimoprimera edición, página 50-51.

embargo, evidenciándose que no se determinó en el proceso los costos de los daños, este Despacho confirmará en su integridad la decisión del a quo.

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

**RESUELVE**


**ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR** en su integridad la decisión del 24 de noviembre de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, conforme lo expuesto en la parte motiva del presente proveído.

**ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido de la presente decisión a los señores PETER AUSTIN, capitán y al Representante Legal de la Agencia Marítima Agencia marítima GLOBAL MARITIME TRANSPORTATION, agente marítimo de la motonave "AMBERGRIS" de bandera de Estados Unidos, 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 Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 4°.- COMISIONAR** al Capitán de Puerto de Santa Marta, 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.

17 ABR 2015  
  
Contralmirante PABLO EMILIO ROMERO ROJAS  
Director General Marítimo (E)