

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



792012101485. ✓

Bogotá, D.C.,

19 MAY 2015

**REFERENCIA**

Clase de investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo  
Asunto: Grado Jurisdiccional de Consulta  
Número de expediente: 14012010014  
Sujetos Procesales: Capitán motonave "NADAGATO"  
Armadores motonave "NADAGATO"  
Agencia marítima motonave "NADAGATO"  
Clase de Siniestro: Arribada Forzosa

**OBJETO A DECIDIR**

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 24 de enero de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "NADAGATO" de bandera de Estados Unidos, ocurrido el 30 de octubre de 2010, previos los siguientes:

**ANTECEDENTES**

1. Mediante acta de protesta del 30 de octubre de 2010, suscrita por el señor DUSTIN NORLUND, en calidad de capitán de la motonave "NADAGATO", el Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento del arribo forzoso de la citada nave, ocurrido el día de presentación de la protesta.
2. Por lo anterior, el día 31 de octubre 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.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió decisión de primera instancia el 24 de enero de 2012, a través de la cual declaró legítima la arribada forzosa de la motonave "NADAGATO" al puerto de Santa Marta, acaecido el día 30 de octubre de 2010, así mismo, declaró que no hubo violación a las normas de Marina Mercante, y se abstuvo de fijar el avalúo de los daños.
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

De acuerdo a la protesta del 30 de octubre de 2010, suscrita por el señor DUSTIN NORLUND, en calidad de capitán de la motonave "NADAGATO", las circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro de arribada forzosa, fueron las siguientes:

*"Salimos del puerto de Colón (Panamá) con destino a Aruba con el velero a punto en lo que concierne a provisiones, combustible, agua y el motor en excelente estado de funcionamiento el día 26 de octubre de 2010, a partir del día 27 de octubre de 2010 hemos tenido mal tiempo con olas grandes y mar grueso, razón por la cual decidieron arribar al puerto de Santa Marta, con el fin de descansar en fin de semana del 30 de octubre al 2 de noviembre de 2010, declaró que tomé la decisión de arribar a este puerto en aras de proteger la vida de mi tripulación y la mía y proteger la embarcación a mi mando" (folio 1).*

La motonave "NADAGATO" de bandera de Estados Unidos, se encuentra matriculada bajo el número 1032622, comandada por el señor DUSTIN NORLUND, sus armadores son DUSTIN NORLUND y JAICE MCDANIEL y está representada por la agencia marítima GLOBAL MARITIME TRANSPORTATION AGENCY.

## ANÁLISIS TÉCNICO

Vistas las pruebas obrantes en el expediente, se advierte que la nave "NADAGATO", al mando del señor DUSTIN NORLUND, no sufrió avería o falla alguna a nivel mecánico o estructural que la obligara a recalar al puerto de Santa Marta el día 30 de octubre de 2010, sino a que el capitán escuchó que el huracán Tomas estaba muy lejos del sur en el Mar Caribe y para salvaguardar la seguridad de la nave, de la tripulación y de los pasajeros decidió no continuar hasta el puerto de destino, motivo por el cual, este Despacho se abstendrá de realizar el respectivo análisis técnico.

## 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 arribada forzosa de la motonave "NADAGATO" de bandera de Estados Unidos, al puerto de Santa Marta, ocurrido el día 30 de octubre de 2010. (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 de la motonave "NADAGATO", en razón a que el capitán de la nave adoptó una conducta responsable, pues su comportamiento obedeció a la intención de salvaguardarse del mal tiempo por el paso del huracán Tomas.

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"*

De lo anterior y sobre el caso en concreto se evidencia la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "NADAGATO", pues entró al puerto de Santa Marta, proveniente del puerto de Colón - Panamá, sin estar autorizada para ello.

Ahora, sobre la legitimidad o ilegitimidad de la arribada forzosa, es necesario citar algunos apartes de la declaración rendida el día 1 de noviembre de 2010, por el capitán de la nave señor DUSTIN NORLUND, en la que relató los hechos ocurridos, así:

*"Salí de Panamá el 26 de octubre de 2010 rumbo a Aruba, escuchamos del radio de la marina en el barco que había un huracán Tomas que estaba muy lejos del sur en el Mar Caribe y no quería navegar en un huracán por la seguridad de mi tripulación, de mí y de mi barco, no conocía ningún puerto, ni otras marinas por lo que decidí entrar a Santa Marta" (folio 14 y 15).*

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 conforme los pronósticos y reportes el huracán Tomas se empezó a formar el 28 de octubre de 2010, el cual duraría hasta el 7 de noviembre de la misma anualidad, y de acuerdo con lo expresado por el capitán para esa fecha ya había zarpado desde Colón en Panamá con destino a Aruba, 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, considero 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 constituyen un caso fortuito inevitable.

En el caso que nos ocupa, se encuentra probado que la presencia de un huracán que azotaría a las costas de algunos países sobre el mar caribe representaban un riesgo inminente para las naves que emprendieran singladuras durante los días 28 de octubre al 7 de noviembre del año 2010, situación que los reportes meteorológicos empezaron a reportar hasta el 27 de octubre, fecha en que el velero "NADAGATO" ya se encontraba navegando, con lo que se comprueba que en el presente asunto intervino el eximente de responsabilidad de la fuerza mayor o el caso fortuito, situación que rompe el nexo de causalidad y exonera de responsabilidad al capitán de la nave, señor DUSTIN NORLUND.

Adicionalmente, se observa el cumplimiento de las obligaciones que le asisten al capitán de la nave, señor DUSTIN NORLUND y demás normas de la Marina Mercante, por lo que este Despacho apoyará 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.

<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.

Sin embargo, atendiendo 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.

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

### RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR** la decisión del 24 de enero de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa de este proveído.

**ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido de la presente decisión a los señores DUSTIN NORLUND, capitán de la nave "NADAGATO" al armador y agente marítimo de la citada nave, 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.

19 MAY 2015



Contralmirante PABLO EMILIO ROMERO ROJAS  
Director General Marítimo (E)

13