

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



2015051902308

Bogotá, D.C., 19 MAY 2015

**REFERENCIA**

Clase de investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo  
Asunto: Grado Jurisdiccional de Consulta  
Número de expediente: RAD. 15012011002  
Sujetos Procesales: Capitán motonave "MERCEDES V"  
Agencia marítima ALPEMAR LTDA  
Clase de Siniestro: Arribada Forzosa

**OBJETO A DECIDIR**

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 22 de marzo de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "MERCEDES V" de bandera venezolana, ocurrido el 14 de enero de 2011, previos los siguientes:

**ANTECEDENTES**

1. Mediante acta de protesta del 14 de enero de 2011, suscrita por el señor ROLANDO GUANIPA RODRÍGUEZ, capitán de la motonave "MERCEDES V" de bandera venezolana, el Capitán de Puerto de Cartagena tuvo conocimiento de la arribada forzosa de la citada nave, ocurrida el día de presentación de la protesta.
2. Por lo anterior, el día 14 de enero de 2011, el Capitán de Puerto de Cartagena 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 Cartagena profirió decisión de primera instancia el día 22 de marzo de 2011, a través del cual declaró legítima la arribada forzosa de la nave "MERCEDES V".
4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Cartagena 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 recibida el 14 de enero de 2011, suscrita por el señor ROLANDO GUANIPA RODRÍGUEZ, capitán de la motonave "MERCEDES V", las circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro de arribada forzosa, de dicha nave, fueron las siguientes:

*"Siendo las 08:40 horas del día 14 de enero de 2011, establezco contacto con la Torre de Control de Cartagena, Autoridad Marítima para notificarle mi arribo, pues habiendo zarpado de la República de Panamá con destino hacia Venezuela, rumbo 070 grados, encontrándome en la posición Latitud 10° 01.188'N y Longitud 78° 34.438'W, en vista del mal estado del tiempo se tomó la decisión de buscar la costa para mejora del tiempo, acompañado de la motonave "OCEAN EXPLORER" que venía presentado problemas en la navegación, navegando en aguas colombianas y buscando el puerto más cercano para abastecerse de combustible que es la única razón de arribo al puerto".*

La motonave "MERCEDES V" de bandera venezolana, se encuentra matriculada bajo el número AJZL-30709, comandada por el señor ROLANDO JOSÉ GUANIPA RODRÍGUEZ, representada por la agencia marítima ALPEMAR.

### ANÁLISIS TÉCNICO

El perito en navegación y cubierta clase B, JAIME PLAZAS CASTRO, en informe pericial rendido el 17 de enero de 2011, presentó las siguientes conclusiones:

- ✓ Al verificar los tanques de combustible y su nivel se encontró un total de 2.125 litros de diésel, este combustible no alcanza para finalizar el viaje hasta Maracaibo donde la corriente, la ola, y el viento que tiene en su contra a partir de que zarpe de Cartagena va a ser difícil que llegue, porque el consumo de estos equipos es de 180 litros por hora, la distancia hasta Maracaibo es de 402 millas, a una velocidad promedio de 3 a 4 nudos, da un total de 110 horas de navegación.
- ✓ 110 horas X 180 litros igual a 19.800 litros dividido por 3.75 litros que tiene un galón, da un total de 5.280 galones de diésel, más 1.366 galones a bordo da un total de 6.667 galones de diésel.

### 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 Cartagena 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 Cartagena, 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 "MERCEDES V" de bandera venezolana, al puerto de Cartagena, ocurrido el día 14 de enero de 2011, cuando se dirigía a Maracaibo - Venezuela, (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 "MERCEDES V" por considerar que el ingreso al puerto de Cartagena se produjo por fuerza mayor o caso fortuito pues se encontraba escoltando a la motonave "OCEAN EXPLORER", la cual tenía problemas eléctricos y de combustible.

Conforme lo anterior, es pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

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

*"Llámesese arribada 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 "MERCEDES V", pues entró al puerto de Cartagena, sin contar con autorización, pues el zarpe No. 207762 expedido por la Autoridad Marítima de Panamá, sólo le facultaba navegar desde Puerto Cristóbal, hasta Maracaibo - Venezuela.

Ahora bien, sobre la legitimidad o ilegitimidad de la arribada forzosa de la motonave "MERCEDES V" es necesario citar algunos apartes de la declaración rendida el día 15 de enero de 2011, por el capitán de la nave señor ROLANDO JOSÉ GUANIPA RODRÍGUEZ, y la protesta a través de la cual informó los hechos, en las que sostuvo que el ingreso al puerto de Cartagena obedeció a que las condiciones del clima hicieron que la nave gastara más combustible del normal, quedando en cantidades que no eran suficientes para llegar a su puerto de destino, que era Maracaibo - Venezuela.

De lo anterior se puede colegir que, las circunstancias que rodearon la mencionada arribada forzosa no se encuadran en situaciones inesperadas (*caso fortuito o fuera mayor*), por cuanto fueron previsibles y resistibles para el capitán de la citada nave, toda vez que para la fecha de los hechos

existían unas alertas emitidas por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe, quien en su pronóstico de las condiciones meteorológicas y oceanográficas recomendó extremar medidas de seguridad para el tránsito de embarcaciones menores y el flujo de bañistas, debido a la dirección y velocidad de los vientos y a la altura del oleaje que se tradujo en fuerte marejada a gruesa, además que se demostró que las mismas estaban dentro de los parámetros normalmente pronosticados, lo que la hace desde todo punto de vista previsible.

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 "[1] (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).*

Respecto 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 supuesto 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 no constituyen un caso fortuito inevitable.

En virtud de aquello, se complementa el estudio del caso con lo estipulado en el artículo 1541 del Código de Comercio, que establece: *"(...) La arribada forzosa se presumirá ilegítima (...)"*. Por esta razón le correspondía al capitán de la nave "MERCEDES V", desvirtuar aquella situación con la ocurrencia de un caso fortuito inevitable, circunstancia que no se evidenció en las declaraciones rendidas ni en las pruebas documentales aportadas.

<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.

Conforme lo establece el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, dentro de las investigaciones por siniestro marítimo se debe imponer las sanciones o multas que fueren del caso si se comprobaren violaciones a las normas o reglamentos que regulen la actividad marítimas, al respecto se evidencia que el capitán de la motonave "MERCEDES V", infringió las normas de Marina Mercante, descritas a continuación.

El artículo 1495 del Código de Comercio, que define al capitán de una nave como:

"El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave (...) la tripulación y los pasajeros le deben respeto y obediencia en cuanto se refiere al servicio de la nave y a la seguridad de las personas y de la carga que conduzca" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Por su parte el artículo 1502 de la norma ibídem, establece los hechos y actos prohibidos al capitán, así:

"(...) (7) Entrar a puerto distinto al de su destino, salvo que las condiciones de la navegación lo exijan".

Sobre la responsabilidad del capitán de la nave frente al armador, el artículo 1503 establece, así:

"(...) La responsabilidad del capitán principia desde que se hace reconocer como comandante de la nave y termina con la entrega de ella".

Conforme lo establecen las normas transcritas, el capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave, su responsabilidad empieza desde que se hace reconocer como tal y termina con la entrega de ella, y tiene prohibido entrar a un puerto distinto al autorizado en el zarpe.

De lo anterior se evidencia que, el capitán de la nave "MERCEDES V", no cumplió con las funciones descritas y consagradas en la norma, debido a que no revisó el pronóstico de las condiciones meteorológicas antes de salir a navegar, y con su comportamiento puso en riesgo la seguridad de la vida humana en el mar, asimismo, entró a un puerto distinto al autorizado en el zarpe.

Adicionalmente, se observa que el capitán de la motonave "MERCEDES V" incurrió en violación a las normas de Marina Mercante contemplada en el numeral 7 del artículo 1502 del Código de Comercio, no obstante, teniendo en cuenta que han transcurrido más de 3 años de la ocurrencia del hecho y habiendo caducado la facultad sancionatoria conforme lo establece el artículo 38 del Código Contencioso Administrativo, este Despacho se abstendrá de imponer la sanción a que habría lugar.

Finalmente y en relación con el avalúo de los daños, se puede evidenciar que no obra dentro del expediente de la referencia prueba en la cual se relacione el valor de los daños ocasionados con el siniestro.

Sin embargo, y atendiendo a que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, y de citar a las partes, por cuanto se debe proferir una decisión de plano, y en virtud de la naturaleza del siniestro y de que no obran en el proceso pruebas que permitan hacer el respectivo avalúo, este Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

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

**RESUELVE**

**ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR** el artículo primero de la decisión del 22 de marzo de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, el cual quedará así:

"DECLARAR ILEGÍTIMA la arribada forzosa al puerto de Cartagena de la motonave "MERCEDES V" de bandera venezolana, ocurrida el 14 de enero de 2011, y en consecuencia declarar responsable por el citado siniestro marítimo al señor **ROLANDO JOSÉ GUANIPA RODRÍGEZ**, identificado con cédula de ciudadanía No. V 9.50.989 expedida en Venezuela, en calidad de capitán de la citada nave, con fundamento en la parte motiva de este fallo".

**ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Cartagena el contenido de la presente decisión a los señores **ROLANDO JOSÉ GUANIPA RODRÍGEZ** y al Representante Legal de la Agencia Marítima **ALPEMAR LTDA**, capitán y agente marítimo, respectivamente de la motonave "MERCEDES V" de bandera venezolana, 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 Cartagena, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 4º.- COMISIONAR** al Capitán de Puerto de Cartagena, 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)