



Bogotá, D.C., 10 DIC. 2014

**REFERENCIA**

Clase de investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo  
Asunto: Grado Jurisdiccional de Consulta  
Número de expediente: 16022008009  
Sujetos Procesales: Capitán de la motonave PRINCE KARIM  
Agente marítimo de la motonave PRINCE KARIM  
Clase de Siniestro: Arribada Forzosa

**OBJETO A DECIDIR**

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la sentencia del 24 de marzo 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 PRINCE KARIM, ocurrido el 27 de julio de 2008, previos los siguientes:

**ANTECEDENTES**

1. Mediante radiograma 272150R del 27 de julio de 2008, el Comandante del A.R.C. QUINDIO informó al Capitán de Puerto de Riohacha, las novedades relacionadas con el siniestro marítimo de arribada forzosa la motonave PRINCE KARIM de bandera de la República Togolesa.
2. En consecuencia, el Capitán de Puerto de Riohacha profirió auto de apertura, decretando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación y fijó fecha para la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. Conforme lo establecen los artículos 67, 68 y 69 del Decreto Ley 2324, el Capitán de Puerto de Riohacha una vez instruida la investigación, remitió el expediente al Capitán de Puerto de Santa Marta para que se emitiera el cierre de investigación y la correspondiente decisión de primera instancia.
4. A través de sentencia del 24 de marzo de 2011, el Capitán de Puerto de Santa Marta, declaró ilegítima la arribada forzosa de la motonave PRINCE KARIM, y en

consecuencia declaró responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo al capitán de la citada nave.

Igualmente, se abstuvo de pronunciarse respecto del avalúo de los daños y lo declaró responsable por violación a las normas de Marina Mercante, e impuso a título de sanción multa de cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes dos millones seiscientos setenta y ocho mil pesos m/c (\$2.678.000).

5. Vencido el término para interponer los recursos de reposición y de apelación en contra de la decisión de primera instancia, éstos no fueron presentados, motivo por el cual, el Capitán de Puerto de Riohacha remitió el expediente a este Despacho para que se surta el grado jurisdiccional de consulta.

### 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 con el radiograma N° 272150R del 27 de julio de 2008, suscrito por el Comandante del buque hidrográfico A.R.C. QUINDIO, las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos, fueron las siguientes:

- El 27 de julio de 2008 a las 2130 horas, el buque A.R.C. QUINDIO recibió llamada urgente de la motonave PRINCE KARIM, identificada con número IMO 7522174 de bandera de la República Togolesa, en ruta Tolú - Georgetown Guayana, quien informó que estaban en condiciones adversas, reportaron daño en la bomba propulsora de babor.
- Igualmente manifestaron que, se encontraban en emergencia debido a que tenían maniobrabilidad restringida, solicitaron ayuda a fin de fondear la nave provisionalmente para atender la situación por sus propios medios.
- El buque A.R.C. QUINDIO instruyó a la nave en cita, para que procedieran a seis (6) millas náuticas frente a Manaure, buscando protección de Socaire Cabo de la Vela, área bajo control operacional de tráfico marítimo de dicha unidad.

1609

## ANÁLISIS TÉCNICO

Visto el material probatorio obrante en el expediente, este Despacho advierte que la arribada forzosa de la nave PRINCE KARIM de bandera Togolesa, obedeció a una avería en la bomba del motor propulsor, lo que ocasionó limitaciones a la maniobrabilidad, por lo cual, el capitán consideró necesario arribar al puerto más cercano, que para el caso era el de Riohacha, a fin de reparar las citadas fallas.

### 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 para proferir fallo de primera instancia, a su vez hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta, así:

De acuerdo con el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, se consideran accidentes o siniestros marítimos, los definidos como tales por la ley, por los tratados y convenios internacionales, estén o no suscritos por Colombia, por la costumbre nacional o internacional y a manera enunciativa, sin que se limite a ellos, señala los siguientes:

- a. Naufragio
- b. Encallamiento
- c. Abordaje
- d. Explosión o incendio
- e. **Arribada forzosa**
- f. Contaminación marina
- g. Daños a las naves o artefactos navales

A su turno, el Código de Comercio define la arribada forzosa, de la siguiente manera:

*“Artículo 1540.- Llámese arribada forzosa, la entrada necesaria a puerto distinto del autorizado en el permiso de zarpe”.*

Ello quiere decir que, cualquier recalada en puerto distinto al autorizado en el permiso de zarpe, constituye arribada forzosa, no obstante, esta puede ser legítima siempre que haya sido el resultado de un caso fortuito, así:

*“Artículo 1541.- La arribada forzosa es legítima o ilegítima: La legítima es la que procede de caso fortuito inevitable, e ilegítima la que trae su origen del dolo o la culpa del capitán. La arribada forzosa se presumirá ilegítima. En todo caso, la Capitanía de Puerto investigará y calificará los hechos”.*

De acuerdo con lo anterior, corresponde al Capitán de Puerto de la respectiva jurisdicción, determinar si la arribada forzosa fue legítima o ilegítima y, declararlo en la decisión que resuelve el asunto.

En el caso bajo estudio, el fallador de primera instancia declaró ilegítimo el arribo forzoso de la nave PRINCE KARIM al puerto de Riohacha, debido a que no se encontró probada la ocurrencia de los fenómenos exonerativos de la fuerza mayor y el caso fortuito.

De acuerdo con el aviso de arribo recibido el 28 de julio de 2008, la nave PRINCE KARIM de bandera Togolesa, zarpó de Balboa Panamá con destino al puerto Buenaventura, sin embargo el 27 de julio de 2008 arribó sin autorización al puerto de Riohacha.

Es decir, se comprobó la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave PRINCE KARIM y que ésta ocurrió en desarrollo de una actividad peligrosa, como lo es la navegación marítima.

El artículo 2356 del Código Civil, regula la responsabilidad civil por actividades peligrosas y solo exige que el daño pueda imputarse, es decir, que exista un resultado dañoso.

En este sentido la Corte Suprema de Justicia en sentencia del 25 de mayo de 2011, magistrado ponente Pedro Octavio Munar Cadena, señaló los criterios de la responsabilidad objetiva a tener en cuenta, así:

*"(...) (a) Que allí anida una verdadera responsabilidad objetiva, en donde la obligación de resarcir el daño surge no de la culpa presunta sino del riesgo o grave peligro que el ejercicio de estas actividades comporta para los demás; (b) no hay necesidad de que los actos dañinos reflejen alguna culpa o que ella se presuma, lisa y llanamente, requiere que la actividad sea potencialmente perjudicial. (c) que cuando las partes involucradas ejerzan actividades parecidas o similares, el juez debe examinar cuál de ellos tuvo mayor o menor incidencia en el daño par así definir quién debe asumir la reparación; (d) teniendo presente lo dicho, a la víctima le basta acreditar el daño y el vínculo de causalidad, amén de la actividad desplegada por el demandado; (e) a éste, por su parte, si pretende exonerarse de reclamo efectuado, le corresponde acreditar la existencia de una causa que impida la imputación causal del daño a la conducta desplegada (fuerza mayor, caso fortuito, la intervención de la víctima o de un tercero(...)). (Subrayas fuera de texto).*

Del anterior extracto, se desprende que sobre el agente responsable de actividad peligrosa, pesa una presunción de responsabilidad por ser quien con su obrar ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual solo le es dable exonerarse por intervención de uno de los siguientes eventos:

1. Caso fortuito o fuerza mayor
2. El hecho de un tercero
3. Culpa de la víctima

En el caso bajo estudio, no se demostró ninguno de los fenómenos exonerativos antes descritos y en virtud de ello, se mantuvo la presunción de responsabilidad de que trata el artículo 2356, máxime, cuando se encuentra plenamente demostrado que la nave PRINCE KARIM arribó al puerto de Riohacha sin autorización.

En razón de ello, dicha presunción se debe cernir sobre el capitán de la nave en cita, pues fue éste quien desarrolló la actividad catalogada como peligrosa, por ello, en el caso bajo examen, se declaró responsable al jefe de gobierno de la motonave PRINCE KARIM.

Es de aclarar que, el Capitán de Puerto de Santa Marta declaró responsable por el siniestro marítimo de arribada forzosa al capitán de la motonave PRINCE KARIM, ocurrido el día 27 de julio de 2008, pero no identificó plenamente al citado señor.

13

Ahora bien, revisadas las pruebas obrantes en el expediente, este Despacho advierte que a lo largo de la investigación no fue posible establecer el nombre e identificación del jefe de gobierno de la nave PRINCE KARIM para el 27 de julio de 2008.

Igualmente, al verificar el encuadernamiento se evidencia que la persona que compareció en representación de la nave PRINCE KARIM, fue el señor ALFREDO ORCASITAS CURVILO, en calidad de Representante Legal de la agencia marítima ORCASITAS & GÓMEZ LTDA., sin embargo, conforme al artículo 1492 numeral 8° del Código de Comercio, éste sólo es solidariamente responsable en el pago de la obligaciones que contraiga la nave agenciada en Colombia.

Es decir que, el capitán es el responsable por la realización material de la actividad peligrosa, mientras que el agente marítimo sólo responde solidariamente en el pago de la multa a que haya lugar si se comprobara la violación a las normas de Marina Mercante, de acuerdo con la norma antes citada.

Como se indicó en líneas anteriores, en el expediente no existe prueba alguna que de cuenta de la identificación del capitán de la nave PRINCE KARIM para el día 27 de julio de 2008 y debido a ello, tampoco se vinculó a la investigación.

Al respecto, es de recordar que tratándose del grado jurisdiccional de consulta, este Despacho debe proferir la decisión de plano, sin que sea posible decretar y practicar las pruebas necesarias para establecer el nombre e identificación del agente responsable del siniestro marítimo bajo estudio, tal como lo señala el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984, abajo transcrito:

*"Consulta.- Los fallos de primera instancia serán consultados al Director General Marítimo, cuando no se interponga oportunamente el recurso de apelación. La decisión de los fallos consultados se hará de plano, sin que se necesario escuchar a las partes interesadas"*  
(negrillas y subrayado fuera de texto)

En el mismo sentido, conforme al artículo 43 del Decreto Ley 2324 de 1984, durante la investigación iniciada por la ocurrencia de siniestros marítimos, se debe verificar y acreditar entre otras cosas, la siguiente:

*"7.- La licencia de navegación del Capitán o Capitanes de las navés oficiales y de la tripulación que se considere del caso"*

Lo anterior, con el propósito de identificar plenamente al agente responsable del ejercicio de la actividad peligrosa, pues en caso de demostrarse la responsabilidad del capitán en la ocurrencia del siniestro y si con ello también se configura la violación a las normas de Marina Mercante, se podría hacer la declaratoria de responsabilidad y la imposición de la sanción o multa correspondiente.

En consecuencia y teniendo en cuenta que dentro del caso bajo estudio, no se identificó plenamente al capitán de la nave PRINCE KARIM para el día 27 de julio de 2008, este Despacho revocara el artículo primero de la decisión de primera instancia.

Verificados los artículos segundo y tercero de la decisión en consulta, se advierte que se declaró responsable por violación a las normas de Marina Mercante al capitán (sin identificación) y a la empresa PRINCE KARIM SHIPPING Co.S.A., en calidad de armador, e igualmente se le impuso a título de sanción una multa de cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes,

pagadera solidariamente con la agencia marítima ORCASITAS & GÓMEZ LTDA, en calidad de agente marítimo de la nave PRINCE KARIM.

Sin embargo, vistas las pruebas obrantes en el expediente, este Despacho no advierte que con la conducta desplegada por la sociedad PRINCE KARIM SHIPPING Co.S.A., en calidad de armadora y la agencia marítima ORCASITAS & GÓMEZ LTDA, se configurara violación alguna a las normas de Marina Mercante.

Debido a lo anterior y teniendo en cuenta que no se estableció la identificación del capitán de la nave PRINCE KARIM, este Despacho revocara los artículos segundo y tercero de la decisión consultada.

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

### RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- REVOCAR** la sentencia del 24 de marzo de 2011, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, de acuerdo con los argumentos expuestos en la parte motiva de la presente decisión.

**ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Riohacha el contenido de la presente decisión al señor ALFREDO ORCASITAS CURVELO, agente marítimo de la nave PRINCE KARIM, y demás interesados, 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 Riohacha, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 4°.- COMISIONAR** al Capitán de Puerto de Riohacha, para que una vez quede en firme y ejecutoriada la presente decisión, remita copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

10 DIC. 2014



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ  
Director General Marítimo