

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 21 OCT 2015

Referencia: 15012012033  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 22 de agosto de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de Arribada Forzosa de la motonave tipo remolcador "VALVIRIA" de bandera de Panamá, ocurrido el 11 de noviembre de 2012, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. Mediante informe del 11 de noviembre de 2012, suscrito por funcionario de altobordo de la Capitanía de Puerto de Cartagena, el Capitán de Puerto de dicha jurisdicción tuvo conocimiento del arribo forzoso de la motonave tipo remolcador "VALVIRIA" de bandera de Panamá, debido al naufragio de la barcaza "KATJAL" que venía siendo remolcada.
2. Por lo anterior el día 14 de noviembre de 2012, el Capitán de Puerto de Cartagena 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 Cartagena profirió decisión de primera instancia el 22 de agosto de 2013, a través de la cual declaró legítima la arribada forzosa de la motonave tipo remolcador "VALVIRIA".
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.

## ANÁLISIS TÉCNICO

El perito naval NELSON TRONCOSO NIEVES, en informe pericial rendido el 13 de noviembre de 2012 (folios 26 y 27), presentó las siguientes conclusiones:

- *"El remolcador "VALVIRIA" procedente del puerto de Samba Bonita en Colón - Panamá, al mando del Capitán ANTONIO SMART, arribó a la boya de mar el 111700R Nov/2012, atracando en Puerto Mamonal el día 111820R Nov/12.*
- *El Capitán ANTONIO SMART, reportó al suscrito siniestro consistente en la pérdida de una barcaza remolcada, la cual debería ser entregada en el Puerto de Barranquilla (Col), con el propósito de recibir algunos equipos y luego proceder a apoyar el dragado en la zona de Puerto Brisa (Guajira), tomando muestras del fondo marino, como consta en la Resolución No. 0428 DIMAR-SUBMERC del 16 de agosto de 2012, que autorizaba su ingreso y operación temporal en aguas marítimas jurisdiccionales colombianas por el término de (06) meses contados a partir de la fecha de ejecutoria de la presente Resolución.*
- *El Capitán ANTONIO SMART, manifestó haber tenido mal tiempo, consistente en mar gruesa, chubascos y fuertes vientos, que produjeron el hundimiento de la Barcaza Levadiza KATJAL de bandera panameña, el día 110900R Nov/12 en posición Lat. 10° 34.938 Norte y Long. 076° 37'.197" Weste, forzándolo además a tomar la decisión de recalar en el Puerto de Cartagena, para hacerse seguro y reportar a la autoridad marítima y a todas las personas involucradas de la pérdida de la Barcaza Levadiza KATJAL.*
- *El suscrito verifica el estado en general de la tripulación y del remolcador VALVIRIA considerando que se encuentra en buenas condiciones.*
- *Igualmente se verifican los documentos y certificados tanto del remolcador como de su tripulación, los cuales se encuentran vigentes."*

## 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 tipo remolcador "VALVIRIA" de bandera de Panamá, al puerto de Cartagena, ocurrido el día 11 de noviembre de 2012, cuando la nave se dirigía desde el Puerto de Samba Bonita en Colón Panamá hasta Barranquilla. (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 Cartagena de la motonave tipo remolcador "VALVIRIA" de bandera de Panamá, debido a que se probó la eximente de responsabilidad de fuerza mayor, debido a que 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 remolcador "VALVIRIA", pues entró al puerto de Cartagena, sin estar autorizado en el zarpe No. 232982, emitido por la Autoridad Marítima de Panamá, que le facultaba navegar desde el puerto Bahía las Minas isla Santa Bonita en Colón - Panamá, hasta Barranquilla - Colombia.

Ahora bien, sobre la legitimidad o ilegitimidad de la arribada forzosa, es necesario citar algunos apartes de la declaración rendida el día 14 de noviembre de 2012, por el señor ANTONIO SMART, Capitán de la motonave tipo remolcador "VALVIRIA", en la que narró los hechos, de la siguiente manera:

*"Veníamos en buen tiempo desde que zarparamos de Panamá en Samba bonita zarparamos el día 7 de noviembre de 2012, a las 15:30 horas con destino hacia Barranquilla, los demás días estábamos normales hasta el día sábado 10 de noviembre de 2012 que el tiempo se empezó a levantar y ya me estaba yo preocupando a eso de las 18:00 horas que doy mi reporte de*

*posición le comuniqué a mi jefe que el tiempo estaba levantando y que estaba preocupado por esa parte y que la barcaza la veía mal por el fuerte oleaje, en eso seguimos andando y le comuniqué si eso seguía así iba a proceder al puerto más cercano para salvaguardar ambas naves, es decir el remolcador VALVIRIA y la barcaza KATJAL. En la madrugada del día 11 de noviembre de 2012 se incrementó más el mal tiempo y procedí a redoblar la guardia de vigilancia del remolque a eso de las 05:28 horas llamé a mi jefe le dije que iba a esperar a que aclarara un poquito más para tomar la decisión de venir para Cartagena, y a eso de las nueve de la mañana sucedió el siniestro de hundimiento, dejé al oficial en el puente de mando para que no me bajara máquina en marcha adelante porque me podía jalar hacia la barcaza a mi también, procedí a lo que era la seguridad para cortar el remolque, le dimos un par de vueltas para ver si quedaba flotando al rato se hundió, tomamos las posiciones eso le dije a mi jefe que iba a proceder a Cartagena y entonces me vine para Cartagena y estuve en la boya de mar a las 17:30 horas recibimos al piloto atracando en el muelle como a las 18:20 horas de allí abordaron las autoridades (sic).*

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

*"Porque se nos presentó la novedad del mal tiempo"*

En relación con las razones por las cuales se produjo el naufragio de la barcaza, manifestó:

*"Definitivamente por el mal tiempo"*

A su turno, el boletín de las condiciones meteomarinadas para el día 11 de noviembre de 2012, (folios 41 y 42) emitido por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe pronosticó:

*"Día: Área Noreste del Mar Caribe, el viento será de dirección noreste con velocidades entre 11 y 12 nudos (fuerza 4-5), la altura del oleaje oscilará entre 1.0 y 2.5 metros (marejada a fuerte marejada). Se recomienda extremar las medidas de seguridad para el tránsito de embarcaciones menores en general.*

*Área suroeste del Mar Caribe, el viento será de dirección noreste con velocidades entre 11 y 21 nudos (fuerza 4-5) la altura del oleaje oscilará entre 1.0 y 2.5 metros (marejada a fuerte marejada). Se recomienda extremar las medidas de seguridad para el tránsito de embarcaciones menores en general.*

*Al noreste del Mar Caribe, el viento será de dirección este con velocidades entre 11 y 20 nudos (fuerza 4-5). La altura del oleaje oscilará entre 0.8 y 1.5 metros (marejada a fuerte marejada).*

*Al sureste del Mar Caribe, el viento será de dirección este con velocidades ente 11 y 20 nudos (fuerza 4-5). La altura del oleaje oscilará entre 0.8 y 1.5 metros (marejada a fuerte marejada)".*

Por su parte, se observa en los folios 32 al 39, análisis del clima tropical del Atlántico por el Centro Nacional de Huracanes, en el que se evidencia, en el que el Servicio Meteorológico Nacional para el Mar Caribe pronosticó:

---

*"Un área de Convección Aislada Moderada está sobre el Caribe Noreste de 16 N- 19N y 82 W - 88W debido a la confluencia de superficie y un elevado nivel de difluencia. Moderada dispersión a convección aislada intensa sobre Panamá. Más llovias sobre Jamaica... y Cuba Central. Lluvias dispersas están sobre las islas Barlovento al sur de 14N y al este de 70W. vientos alisios de 15-20 nudos pasan sobre el mar Caribe con vientos fuertes a lo largo de la costa norte de Colombia"*

De lo anterior se puede colegir, que si bien es cierto el reporte de condiciones meteomarinadas del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe recomendó extremar medidas de seguridad para las naves menores que realicen singladura en el Mar Caribe, también lo es, que dicha recomendación no le era aplicable a la nave tipo remolcador "VALVIRIA", ni a la motonave "KATJAL" pues están clasificadas como naves mayores por la Autoridad Marítima de Panamá.

Adicionalmente, la velocidad del viento y la altura del oleaje pronosticadas conforme lo establece la escala de beaufort, indicaban que para la fecha de ocurrencia de los hechos investigados la brisa era moderada y el oleaje considerado entre bajo a marejadilla.

Así mismo, se evidencia la necesidad imperante que tenía el Capitán de la motonave tipo remolcador "VALVIRIA" pues al naufragar la nave que remolcaba en la posición Latitud 10° 34'938" N y Longitud 076° 37'197" W, es decir encontrándose muy cerca al puerto de Cartagena, éste era el puerto más seguro para arribar.

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 fuerza mayor*), por cuanto fueron imprevisibles e irresistibles para el Capitán de la motonave tipo remolcador "VALVIRIA", debido a que no se podía prever que la nave que remolcaba naufragaría, hecho que lo obligó a arribar al puerto más cercano, 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, consideró que "[!] (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 semiántico, 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 remolcador "VALVIRIA" constituyen un caso fortuito inevitable.

En el caso que nos ocupa, se encuentra probado que el naufragio de la nave "KATJAL" cuando era remolcada por la motonave "VALVIRIA" obligó al Capitán de ésta a ingresar al puerto más cercano una vez ocurrió el siniestro, con el ánimo de informar la novedad presentada, y salvaguardar la seguridad de la vida humana en el mar, 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 ANTONIO SMART.

Adicionalmente, se observa el cumplimiento de las obligaciones que le asisten al capitán de la nave, señor ANTONIO SMART 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 22 de agosto de 2013, emitida por el Capitán de Puerto de Cartagena, con fundamento en la parte considerativa de este proveído.

**ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Cartagena el contenido de la presente decisión a los señores ANTONIO SMART, Capitán de la nave tipo remolcador "VALVIRIA", al Representante Legal de la Agencia Marítima DEEP BLUE

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

SHIP AGENCY S.A.S 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 Cartagena, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 4°.- 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. **21 OCT 2015**



Vicealmirante **PABLO EMILIO ROMERO ROJAS**  
Director General Marítimo (E)