

8890104383

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA  
Bogotá, D.C., 31 ENE 2013

---

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo de primera instancia del ocho (08) de junio de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Coveñas, dentro de la investigación por siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "NICHOLAS", de bandera de Panamá, ocurrido el 10 de febrero de 2009, previos los siguientes:

#### ANTECEDENTES

1. Mediante Informe presentado el día once (11) de febrero de 2009 por el señor GILDARDO VELÁSQUEZ VILLANEDA, Inspector de Litorales de la Capitanía de Puerto de Coveñas, se puso en conocimiento al Capitán de Puerto de esa jurisdicción, que el día diez (10) de febrero de 2009, la motonave "NICHOLAS" tuvo que regresar a dicha jurisdicción marítima, luego de haber zarpado el día siete (07) de febrero de 2009, por presentarse problemas en el control electrónico de la maquina principal, lo cual generó una disminución en los controles de velocidad de la nave, configurándose así una arribada forzosa.
2. El día once (11) de febrero de 2009, el Capitán de Puerto de Coveñas emitió auto de apertura de investigación por siniestro marítimo, decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación
3. El ocho (08) de junio de 2009, el Capitán de Puerto de Coveñas profirió fallo de primera instancia, mediante el cual se abstuvo de declarar la responsabilidad del señor CHRISTODOULOS CHRISTODOULAKOS, capitán de la motonave "NICHOLAS", en la ocurrencia del siniestro marítimo.
4. Al no interponerse recurso en contra del citado fallo en el término establecido, el Capitán de Puerto envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme en el artículo 57 del decreto Ley 2324 de 1984.

#### ACTUACIÓN DEL CAPITÁN DE PUERTO DE COVEÑAS

#### JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

Con fundamento en lo dispuesto en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con los límites establecidos en la Resolución DIMAR No.0825 de 1994, los hechos ocurrieron dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Coveñas.

Así mismo, en virtud del Título IV del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 8º, del artículo 8º, del Decreto 1561 de 2002, el Capitán de Puerto es competente para adelantar y fallar la presente investigación.

## PRUEBAS

El Capitán de Puerto de Coveñas, practicó y allegó las pruebas listadas en los folios 61 al 66 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia.

## DECISIÓN

El ocho (08) de junio de 2009, el Capitán de Puerto de Coveñas emitió fallo de primera instancia, mediante el cual se abstuvo de declarar la responsabilidad del señor CHRISTODOULOS CHRISTODOULAKOS, capitán de la motonave "NICHOLAS", por haber sido probada una causa extraña en la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa.

## CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

### JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 6º, artículo 2, del Decreto 5057 de 2009, esta Dirección General es competente para conocer en consulta las investigaciones por siniestros marítimos ocurridos dentro de la jurisdicción establecida en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

Debe aclararse a su vez, que las decisiones de la Autoridad Marítima dentro de investigaciones por siniestro marítimo son sentencias extrañas al control de la jurisdicción de lo Contencioso Administrativo y prestan mérito ejecutivo, en virtud de las funciones jurisdiccionales consagradas en el Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 constitucional.

Al respecto, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, en consulta No. 1605 del 4 de noviembre de 2004, indicó lo siguiente:

*"- El Capitán de Puerto, en primera y el Director Marítimo, en segunda instancia, tienen la calidad de jueces frente a las controversias cuyo conocimiento avoquen en razón de un siniestro o accidente marítimo, en la medida, en que la Carta permite, como ya se vio, el ejercicio excepcional de funciones jurisdiccionales.*

*Si bien es cierto, en las investigaciones por siniestros marítimos la autoridad marítima debe analizar, en cada caso, si se trasgredió alguna norma de tráfico o de seguridad marítima, también lo es, que el fin de la investigación no es sólo determinar las normas trasgredidas y sancionar por ese hecho, sino declarar la culpabilidad y responsabilidad civil extracontractual que les cabe a quienes intervinieron en el accidente o tienen su tutela jurídica (armador, propietario, etc)." (Cursiva y negrilla fuera del texto).*

El citado criterio ha sido reiterado en pluralidad de decisiones adoptadas por la misma corporación como las siguientes: Auto del 12 de febrero de 1990, expediente No. 227, Actor: Sermar Ltda, Consejero Ponente: Simón Rodríguez Rodríguez; Auto del 14 de febrero de 1990, expediente No. 209, Actora: Remolques Marítimos y Fluviales, Consejero Ponente: Luis Antonio Alvarado

Pantoja; Auto del 14 de marzo de 1990, expediente No. 521, Consejero Ponente: Samuel Buitrago Hurtado; Auto de 9 de mayo de 1996, expediente No. 3207, Actora: Flota Mercante Gran Colombiana, Consejero Ponente: Libardo Rodríguez Rodríguez; y sentencia del 26 de octubre de 2000, proferida por la Sección Primera, expediente No. 5844.

La misma posición ha sido acogida por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994, al analizar la constitucionalidad del Decreto Ley 2324 de 1984.

#### CASO CONCRETO

La motonave "NICHOLAS" de bandera de Panamá, partió el día siete (07) de febrero de 2009 del puerto de Coveñas con destino a Barcadera Aruba, conforme al documento de zarpe obrante en el expediente (Folio No. 5 y 6).

En la travesía de referencia, la motonave "NICHOLAS" comenzó a presentar inconvenientes en la máquina principal, generando una disminución en las revoluciones de velocidad, tal y como lo relata en su declaración el señor CHRISTODOULOS CHRISTODOULAKOS, Capitán de la nave, así:

*"(...) El mismo día me informa el jefe de máquinas problemas de revolución de máquina principal de la motonave, estábamos a una distancia de 14 millas del puerto de Tolú, paramos barco para investigar porque las revoluciones se bajaron..., Hasta el día nueve (09) de febrero a las 16:00R el jefe de máquinas detectó que el problema se encontraba en el gobernador de máquina principal (...)"*. (Cursiva pro fuera de texto Folio No.22)

Por su parte el jefe de máquinas, el señor VICTOR FIDEL GONZÁLEZ SALCEDO, señaló:

*"(...) Después de 2 horas de haber zarpado, la máquina principal de la motonave empieza a bajar revoluciones y en vista de que no respondió a los controles se decide..., investigar las razones de la baja de revoluciones, se decide a abrir la turbina por posible falta de aire, se saca, se limpia y se reinstala, se prueba de nuevo y el problema sigue persistiendo..., Ya siendo el día 10 de febrero/2009, se detecta fallas en el control electrónico de la máquina principal (...)"* (Cursiva por fuera de texto Folio No. 23).

En virtud del dictamen pericial rendido por el Perito Marítimo sobre las causas del regreso, se esgrime lo siguiente:

*"(...) Es posible que el origen sea de orden físico en cuanto hace referencia a la existencia del material a la fatiga y/o a la vida útil de algunos componentes mecánicos o eléctricos. Lo anterior considerando que el informe técnico del profesional encargado y contratado para subsanar la avería aduce "problemas en el varillaje". También habla de "fallas en el sistema de parada", lo cual podría significar falla en algunos componentes hidráulicos o eléctricos asociados con el gobernador de las revoluciones del motor propulsor (...)"* (Cursiva por fuera de texto Folio No. 50).

130

Asimismo, de la protesta del 11 de febrero de de 2009, presentada por el señor CHRISTODOULOS CHRISTODOULAKOS, Capitán de la nave "NICHOLAS (folio No. 3), se destaca el siguiente extracto:

*"(...) El 10 de febrero a las 10:00 horas luego de contactar al armador se toma la decisión de volver al puerto de zarpe- Santiago de Tolú, Colombia- con el fin de conseguir un técnico para la reparación correspondiente del gobernador de la máquina principal, se arriba al área designada de fondeo a las 16:00 horas y fondeo oficial a las 16:20 horas el 10 de febrero de 2009(...)" (Cursiva por fuera de texto).*

De las anteriores consideraciones, se deduce que la fallas en la máquina de gobierno de la nave "NICHOLAS", fueron las que obligaron al capitán a regresar al puerto de zarpe, por cuanto no fueron previsibles por la tripulación. Esta situación, se puede contemplar en el cronograma de mantenimiento (folio No. 45) de la motonave, el cual da fe de que en el periodo comprendido entre enero y febrero de 2009, la misma se encontraba en condiciones aptas de navegabilidad.

No obstante que el artículo 1541 del Código de Comercio establece la siguiente presunción legal: *"(...) La arribada forzosa se presumirá ilegítima (...)"*, es óbice señalar que el capitán de la nave "NICHOLAS" pudo desvirtuar la mencionada, en cuanto aportó prueba suficiente que acreditó el caso fortuito o fuerza mayor, los cuales obligaron a la nave a regresar al puerto de zarpe.

En cuanto al caso fortuito o fuerza mayor, la Corte Suprema de Justicia en sentencia del 27 de febrero de 2009, magistrado ponente Arturo Solarte Rodríguez, ha sostenido lo siguiente:

*"(...) 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]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 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).*

En cuanto al criterio de irresistibilidad, la mencionada sentencia expreso 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, la persona no pueda o pudo evitar, ni eludir sus efectos<sup>1</sup> (...)"* (Subrayado y cursiva por fuera de texto).

Por lo tanto, se puede entrever que la causa eficiente que motivó al capitán de la motonave a regresar al puerto de zarpe, fueron precisamente circunstancias imprevisibles e irresistibles, ostensibles en el informe pericial y en las demás pruebas documentales que confirman tales eventualidades.

Por otra parte, es loable señalar que la navegación por sí misma es una actividad considerada por la jurisprudencia Colombiana como peligrosa, dado que la misma necesita en su desempeño del empleo de un medio (la nave) calificado como peligroso; además, del comportamiento de la persona que la ejecuta, lo que exige que se adopten precauciones para evitar que la cosa potencialmente peligrosa cause efectivamente un daño, ya sea al medio marino o a la vida humana en el mar.

En virtud de la anterior premisa, la Corte Suprema de Justicia, en sentencia del 25 de mayo de 2011, de la Sala de Casación Civil, magistrado ponente Pedro Octavio Munar Cadena, puntualizó los criterios de la responsabilidad objetiva unificados en sentencia de casación del 24 de agosto de 2009<sup>2</sup>, que alude a dicho artículo, 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 ejercen actividades parecidas o similares, el juez debe examinar cuál de ellas tuvo mayor o menor incidencia en el daño para 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 del reclamo efectuado, le corresponde acreditar la existencia de una causa extraña que impida la imputación causal del daño a la conducta desplegada (fuerza mayor, caso fortuito, la intervención de la víctima o de un tercero (...))" (Subrayado y Cursiva por fuera de texto).*

De esta manera, y en congruencia con los postulados del Código de Procedimiento Civil (Art. 176), se tiene que el Capitán de la nave pudo desvirtuar (declaración de parte, prueba documental y prueba de oficio pericial) el hecho legalmente presumido, es decir, la ilegitimidad de la arribada forzosa (Art. 1541 Código de Comercio), aduciendo una causa extraña de caso fortuito o fuerza mayor.

En consecuencia, este Despacho preceptúa y reafirma el fallo de primera instancia en cuanto no existió actuación negligente del capitán que infiriera su culpabilidad en el siniestro de arribada forzosa.

<sup>1</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, Magistrado Ponente Arturo Solarie Rodríguez, 27 de febrero de 2009.

<sup>2</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil Magistrado Ponente William Namén Vargas, 24 de agosto 2009. (Discutida en salas de 7 de octubre, 24 y 25 de noviembre de 2008, 17 de marzo de 2009 y aprobada en Sala de 4 de mayo de 2009).

No obstante que se está de acuerdo con el fallo de primera instancia, se hace procedente efectuar una modificación al artículo primero, en tanto que además de abstenerse a declarar la responsabilidad del agente generador del riesgo, se debe asimismo declarar la legitimidad de la arribada forzosa, acto que se realizará en la parte resolutive de la presente providencia.

#### AVALÚO DE LOS DAÑOS

Con relación al avalúo de los daños, se puede evidenciar que no obra dentro del expediente de la referencia prueba en la cual se relacionen los eventuales daños ocasionados con el siniestro.

De igual forma, se denota ausencia de intervención formal de un tercero tendiente a reclamarlos, lo que implica que este Despacho se abstenga de pronunciarse al respecto.

#### VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE

Frente a la infracción de las normas de la Marina Mercante, este Despacho no encuentra mérito suficiente que colija violación a las mismas por el Capitán de la nave "NICHOLAS", por lo tanto se abstiene de preceptuar al respecto.

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

#### RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.-MODIFICAR** el ARTÍCULO 1° del fallo proferido por la Capitanía de Puerto de Coveñas, conforme a la parte motiva de este fallo, el cual quedará así:

"Declarar como legítima la arribada forzosa acaecida el día 10 de febrero de 2009, absteniéndose así de declarar la responsabilidad del señor CHRISTODOULOS CHRISTODOULAKOS, identificado con Pasaporte NO. JW-484696, en su calidad de capitán del BT NICHOLAS con matrícula No. 34955-PEXT-2 de Panamá".

**ARTÍCULO 2°.- CONFIRMAR** los artículos restantes del fallo emitido por la Capitanía de Puerto de Coveñas el día ocho (08) de junio de 2009.

**ARTÍCULO 3°.-NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Coveñas el contenido del presente fallo al señor CHRISTODOULOS CHRISTODOULAKOS, identificado con Pasaporte NO. JW-484696, expedido en Canadá, capitán de la motonave "NICHOLAS"; a la Agencia Marítima INTERSHIP AGENCY E.U., por intermedio de su agente marítimo RAMIRO LÓPEZ ÁLVAREZ o quien haga sus veces, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**ARTÍCULO 4°.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Coveñas, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EN VÍA DE CONSULTA LA INVESTIGACIÓN POR SINIESTRO MARÍTIMO DE ARRIBADA FORZOSA DE LA MOTONAVE "NICHOLAS", ADELANTADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE COVEÑAS

7

**ARTÍCULO 5º.-COMISIONAR** al Capitán de Puerto de Coveñas, para que una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, remita copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la División de Gente y Naves de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

31 ENE. 2013



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ  
Director General Marítimo