

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



17012009019  
A

Bogotá, D.C., - 9 NOV 2015

Referencia: 17012009019  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 26 de junio de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés, dentro de la investigación por siniestro marítimo de naufragio de la embarcación "CELTIC WIND" de bandera estadounidense, con matrícula N°901594, ocurrido el 30 de diciembre de 2010, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta N°002R MD-CG-COARC-SECAR-JONA-CFNC-CGUCA-CEGSAI-CEGPROV, suscrito por el Teniente de Fragata DEVE XAVIER MADARIAGA IBARRA, Comandante de la Estación de Guardacostas de Providencia, el Capitán de Puerto de dicha jurisdicción tuvo conocimiento que el señor DONALDO CASTRO PACHECO en calidad del Capitán el velero "CENTIC WIND" de bandera estadounidense, reportó a la estación de guarda costa que se encontraba en la posición 13 22'N, longitud 81°36'W presentando avería en el sistema eléctrico en dicha motonave, por lo cual se vio la necesidad de efectuar la arribada forzosa hasta la Isla de providencia.
2. Por lo anterior, el día 05 de enero de 2010 el Capitán de Puerto de Providencia Isla decretó la apertura de la investigación, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.
3. El Capitán de Puerto de Providencia Isla remitió el expediente a la Capitanía de Puerto de San Andrés Isla, en razón a que los hechos ocurrieron en la citada jurisdicción, a fin de que se decretara el cierre de la investigación y se procediera a correr traslado a las partes para que presentaran los respectivos alegatos de conclusión.

4. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de San Andrés Isla profirió decisión de primera instancia el 29 de junio de 2012, a través de la cual, declaró responsable por el siniestro marítimo de arribada forzosa a la motonave "CELTIC WIND" al señor DONAL DO CASTRO PACHECO, en calidad de Capitán de la citada nave.
5. Así mismo, lo declaró responsable por violación a las normas de Marina Mercante e impuso a título de sanción LLAMADO DE ATENCIÓN de conformidad con el artículos 80 y 81 del Decreto Ley 2324 de 1984.
6. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de San Andrés Isla 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 BING SUÁREZ MOOTOO, en dictamen rendido el 07 de enero de 2011, presentó la siguiente conclusión:

- La pérdida de fluido posterior descarga de las baterías fue debido a las equivocaciones en el manejo de interruptor maestro o principal el cual no permitió que las baterías recibieran carga del alterador.

#### 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 San Andrés Isla 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 San

Andrés Isla, 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. Sobre la ocurrencia del siniestro marítimo de arribo forzoso de la motonave "CELTIC WIND" de bandera de USA, ocurrido el jueves 30 de diciembre de 2010, donde la motonave arribo a la isla de Providencia sin autorización de zarpe, es necesario que el Despacho manifieste las siguientes aclaraciones:

De la revisión de la decisión de primera instancia se extrae lo siguiente:

El fallador de primera instancia, declaró responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "CELTIC WIND" al señor DONALDO CASTRO PACHECO, en calidad de Capitán de la nave, en razón a que esta no contaba con orden de zarpe con destino a la Isla de providencia.

De la revisión del proceso, se evidencia que durante la navegación del 30 de diciembre del 2010, de la embarcación "CENTIC WIND" se quedó sin servicio eléctrico, conllevando a recibir ayuda de un buque pesquero suministrándole un tripulante hondureño quien revisa y corrige la novedad presentada, presentándose con posterioridad el mismo problema por lo cual el Capitán se vio la necesidad de realizar llamada de emergencia donde el Comandante de la estación de guardacostas efectúa maniobra de remolque en el que se originó la arribada forzosa de dicha nave a la Isla de providencia

Acerca del siniestro marítimo ocurrido, se realizarán las siguientes precisiones:

El artículo 1513 del Código de Comercio: define los accidentes o siniestros marítimos de la siguiente manera:

*"Para los efectos de este texto se considera accidente o siniestro marítimo el definido como tal por la ley, los tratados, convenios o la costumbre internacional"*

Por su parte el Decreto Ley 2324 de 1984<sup>1</sup>, establece que los accidentes o siniestros marítimos son:

- (A) El naufragio*
- (B) El encallamiento*
- (C) El abordaje*
- (D) La explosión o el incendio de naves o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas*

<sup>1</sup> Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 26.

**(E) *La arribada forzosa***

(F) *La contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina y*

(G) *Los daños causados por las naves o artefactos navales a las instalaciones portuarias"*  
(cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto).

Ahora bien, es preciso resaltar que de acuerdo al anterior artículo establece que dentro de los siniestros marítimos se encuentra la arribada forzosa, y en el Código del comercio en el artículo 1541, lo define como *"la arribada forzosa es legítima o ilegítima: la legítima es la que procede de caso fortuito inevitable, e ilegítima la que trae su origen de dolo o culpa del Capitán. La arribada forzosa sepresumirá ilegítima"*.

De lo anterior y sobre el caso en concreto, se evidencia la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "CELTIC WIND", pues entró a la Isla Providencia, sin estar autorizado en el zarpe emitido por la Capitán de Puerto de Isla Mujeres México, que le facultaba navegar con destino final San Andrés Colombia.

Es conveniente establecer, sobre la legitimidad o ilegitimidad de la arribada forzosa, es necesario citar algunos apartes de la de declaración rendida el día 06 de enero de 2011, por el señor DONALDO CASTRO PACHECO, Capitán de la motonave "CELTIC WIND", en la que narró los hechos, de la siguiente manera:

*"(...) Siendo las 1130R zarpo el 29 de diciembre de 2010 de la Isla México, con 01 tripulante, de nombre EDGARDO CASTRO GONZALEZ, el cual es mi hijo, el día 30 de diciembre de 2010, en horas de la tarde siendo las 1800R se presentó un black-out ( quede sin energía), y quede navegando con velas y el girocompás, siendo las 1700R del 01 de enero de 2011 en posición latitud 16°55'norte longitud 83°16' oeste me encontré con el pesquero de nombre "MISTER DEVONIER" de bandera hondureña, el cual pedí ayuda para corregir la novedad y poder volver a restaurar los servicios de gps, comunicación, luces y propulsión, de igual forma nos suministraron un tripulante hondureño de nombre Andal Figueroa, se corrige la novedad(...)"*.

Sobre las razones por las que arribó al puerto de la Isla de Providencia, dijo:

*"(...) Aproximadamente siendo las las 0200Ren enero de 2011, se presenta nuevamente la avería continuo navegando con mi carta de navegación y el girocompas, con destino a la Isla de Providencia puerto mas cercano para podr atender la avería (...)"*.

A la pregunta de que elementos de seguridad portaba el velero para una avería como esta, dijo:

*" (...) El velero con un motor propulsor asistido por 03 baterias de 12 voltios cada una y el debido alternador en buen estado, pero se presume que hay una perdida de energía que está por descubrir(...)"*.

Cuando le realizaron la pregunta que conocimientos tiene usted como maquinista o si abordó había maquinista, dijo:

*" (...) Si soy idóneo tengo conocimiento tengo los cursos del Sena además, como es un velero la maquinaria no es muy compleja y no se dificulta la operación por parte mía (...)"*

Teniendo en cuenta la declaración del señor Capitán de la motonave y el informe pericial del señor BING SUÁREZ MOOTOO se puede determinar que el arribo forzoso a la Isla de providencia se pudo evitar, debido a que el señor DONALDO CASTRO PACHECO no tenía los conocimientos requeridos para manipular dicho motor; el exceso de confianza de su experiencia a lo largos de los años en su labor, los cursos del Sena, y la maquinaria del velero que de acuerdo al criterio de él no es muy compleja lo conllevó desestimar la utilización de manos expertas como un maquinista para poder usar en forma correcta el interruptor maestro del motor por el cual no permitió que las baterías recibieran carga del alternador.

En el artículo 64 del Código Civil Colombiano, define fuerza mayor o caso fortuito el *"imprevisto a que no es posible resistir"*.

Esto quiere decir que el hecho que genera el caso fortuito no se puede predecir y aunque el sujeto haya tomado todas las precauciones del caso fue imposible evitar, de tal manera no se deriva de una conducta culpable del obligado o su estado de culpa, sino de un acontecimiento físico que no se pudo determinar.

Sobre el anterior aspecto, la jurisprudencia<sup>2</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 "[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*

<sup>2</sup> Corte Suprema de Justicia en sentencia del 27 de febrero de 2009, magistrado ponente Arturo Solarte Rodríguez

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>3</sup> (...)" (Subrayado y cursiva por fuera de texto).

Teniendo en cuenta lo anterior, el Capitán de la motonave tenía el pleno conocimiento que estaba ejecutando un recorrido que ameritaba tener las respectivas precauciones de seguridad para este tipo de embarcación por la actividad peligrosa que estaba desempeñando, no es justificable que por su negligencia, imprudencia y falta de cautela en poner en riesgo a la tripulación dando como resultado el arribo forzoso de la motonave en la Isla de Providencia.

Así las cosas este acontecimiento era susceptiblemente previsto por el ser humano y no se configura un caso fortuito por ende no es una arribada forzosa legítima, es decir la arribada forzosa que se configuró fue ilegítima.

2. Conforme lo establece el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, dentro de esta clase de investigaciones se debe realizar la declaratoria por la existencia de violación a las normas de Marina Mercante, en virtud de ello, se evidencia que el capitán de la nave investigada no cumplió con las normas que se enuncian a continuación:

De acuerdo con en 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(...)".

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

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

Por su parte, el artículo 1502 del Código de Comercio confiere unas obligaciones al Capitán de la nave, entre las que están:

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

El artículo 1501 del Código de Comercio confiere funciones y obligaciones al Capitán de la nave, las siguientes:

"(...) (2). Cumplir con las leyes y reglamentos de marina, sanidad, aduana, policía, hacienda, inmigración, etc., de los puertos de zarpe y arribo (...)".

---

<sup>3</sup> Ibidem

*e. "Documento de zarpe y demás documentos exigidos por las normas de la Marina Mercante vigentes, de acuerdo a la clase de nave."*

Conforme a lo anterior, es necesario manifestar que el Capitán de la motonave CENTIC WIND, incurrió en la violación de la norma de Marina Mercante, porque no cumplió lo estipulado con la orden de zarpe emitido en la Capitanía de Puerto de Isla Mujeres (México), cambiando la ruta de destino al entrar al puerto de Isla Providencia; es evidente que la motonave en cuestión tenía su permiso de zarpe con su ruta de navegación ya establecida, pero no arribo a su destino autorizado.

En consecuencia, este Despacho está de acuerdo con la decisión adoptada por el Capitán de Puerto de San Andrés, y en su lugar procederá a confirmar en su integridad el acto administrativo recurrido.

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

#### RESUELVE

**ARTÍCULO 1º CONFIRMAR** en su integridad de la decisión del 29 de junio de 2012, proferido por el Capitán de Puerto de San Andrés, de conformidad con la parte motiva de la presente providencia.

**ARTÍCULO 2º NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Andrés, el contenido del presente proveído al señor DONALDO CASTRO PACHECO, identificado con cedula de ciudadanía N°3799575 de Cartagena, en calidades de Capitán de la motonave "CELTIC WIND" de bandera americana, en los términos establecidos en los artículos 44 y 45 del Código Contencioso Administrativo.

**ARTÍCULO 3º DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de San Andrés, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 4º Ejecutoriado** el presente acto, envíese copia del mismo con la respectiva constancia, a la Subdirección de Marina Mercante y al Grupo Legal Marítimo de esta Dirección, para lo de su competencia.

Notifíquese y cúmplase. - 9 NOV 2015



Vicealmirante PABLO EMILIO ROMERO ROJAS  
Director General Marítimo (E)

120