

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 17 DIC 2015

Referencia: 12012010010  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 17 de mayo de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Tumaco, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de ARRIBADA FORZOSA de la M/N "PUNTA REYES" de bandera colombiana, ocurrido el 1 de mayo de 2010 previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. Mediante protesta suscrita por el Capitán de la M/N PUNTA REYES, recibida el día 3 de mayo de 2010, el Capitán de Puerto de Tumaco tuvo conocimiento del presunto siniestro de arribada forzosa al Puerto de Tumaco.
2. El día 18 de mayo de 2010, el Capitán de Puerto de Tumaco emitió auto de apertura de la investigación por siniestro marítimo de arribada forzosa de la M/N "PUNTA REYES", decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. El día 17 de mayo de 2012, el Capitán de Puerto de Tumaco profirió fallo de primera instancia a través del cual se abstuvo de declarar la responsabilidad del señor JOSÉ PINEDA PEÑA, Capitán de la M/N PUNTA REYES, en el siniestro marítimo de avería.

Aunado a ello, se abstuvo de declarar la responsabilidad del señor JOSÉ PINEDA PEÑA, Capitán de la M/N PUNTA REYES, por Violación a las Normas de Marina Mercante.

De igual forma, el despacho se abstuvo de fijar avalúo de los daños, por cuanto no se demostró perjuicio directo o reparación alguna por indemnizaciones.

4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Tumaco 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

Mediante auto del dieciocho (18) de mayo de 2010, se nombró como perito al señor OCTAVIO ARAGÓN VÁSQUEZ, para que conceptuara al respecto y concluyó lo siguiente:

### HECHOS

*En la fecha anteriormente relacionada la embarcación zarpó del Puerto de Tumaco destino El Charco (Nariño), con el propósito de transportar combustibles e insumos a esa localidad; al salir del canal interno de la balúa, acuerdo a información del Capitán y la Tripulación, se sintió un fuerte golpe interno en el motor propulsor marca CUMMINS No. serie 3013830 de 400 HP con caja de reducción marca TWINDESC mod. 514, por lo cual debió regresar de nuevo a Tumaco.*

*Hecha en puerto la inspección de rigor se pudo comprobar que la biela No 3 del propulsor tenía corrido su casquete de bancada y a la vez se encontraba torcida, ante lo cual el Armador determinó hacerle OVER HULL general al mismo, a lo cual se procedió.*

*Se trajo los repuestos y un técnico desde la ciudad de Cali, se hizo la reparación del caso, se probó la maquinaria en puerto y posteriormente se corrió en la bahía durante una hora verificando su buen funcionamiento y quedando la embarcación disponible para operar de nuevo en la actividad que tiene autorizada.*

## CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Respecto de lo que se considera accidentes o siniestros marítimos, el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984 establece:

*"Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internacionales, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional. Para los efectos del presente Decreto son accidentes o siniestros marítimos, sin que se limite a ellos, los siguientes:*

- 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;*
- e) La arribada forzosa;*
- f) La contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina,*
- g) Los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias".*

El Código de Comercio colombiano en su artículo 1540 define la arribada forzosa como:

*"La entrada necesaria a puerto distinto del autorizado en el permiso de zarpe".*

Del mismo modo, el Código diferencia entre la arribada legítima y la ilegítima:

*"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 se presumirá ilegítima".*

De lo anterior y de las pruebas recaudadas en la investigación se tiene que, lo ocurrido el día 1 de mayo de 2010 no configuró el siniestro marítimo de arribada forzosa. Efectivamente la M/N PUNTA REYES no llegó al destino que tenía autorizado porque al momento de iniciar su travesía la motonave presentó una falla mecánica que le impidió continuar el viaje, por esta razón, dio marcha atrás regresando al puerto de Tumaco.

En su protesta el Capitán de la M/N PUNTA REYES, manifestó que:

*"(...) A la altura de la boya de mar a las 09H30 de la noche se nos presentó un daño en el cigüeñal de la máquina, obligándonos a regresarnos al muelle (...)"*

Por su parte, el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, aprobado mediante Resolución A.849, establece las siguientes definiciones:

*"4.1 Siniestro marítimo: un evento que ha tenido como resultado:*

- .1 la muerte o lesiones graves de una persona, causadas por las operaciones de un buque o en relación con ellas;*
- .2 la pérdida de una persona que estuviera a bordo, causada por las operaciones de un buque o en relación con ellas; o*
- .3 la pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque; o*
- .4 daños materiales graves sufridos por un buque; o*
- .5 la varada o avería importante de un buque, o la participación de un buque en un abordaje; o*
- .6 daños materiales graves causados por las operaciones de un buque o en relación con ellas; o*
- .7 daños graves al medio ambiente como resultado de los daños sufridos por uno o varios buques, causados por las operaciones de uno o varios buques o en relación con ellas".*

Los hechos se encuentran estrechamente relacionados con la definición establecida en el Código de Comercio colombiano, sobre las averías:

- 1. Todos los daños que sufra la nave durante la navegación o en puerto, o las mercancías desde el embarque hasta su desembarque, y*
- 2. Todos los gastos extraordinarios e imprevistos que deban efectuarse en beneficio de la nave o de la carga, conjunta o separadamente.*

Dice además el artículo 1516 *ibídem*, que las averías pueden ser de dos clases: avería gruesa o común y avería particular.

Sobre la avería particular el artículo 1529 establece que:

*"Son averías simples o particulares los daños o pérdidas de que sean objeto la nave o la carga, por fuerza mayor o caso fortuito, por vicio propio o por hechos de terceros, y los gastos extraordinarios e imprevistos efectuados en beneficio exclusivo de una u otra.*

Dentro de la investigación quedó demostrado que, el siniestro marítimo tuvo su causa en un caso fortuito o fuerza mayor.

En declaración del señor JOSÉ PINEDA PEÑA, en calidad de Capitán, manifestó que:

*"sentí un ruido en el puente, le bajé a la máquina, el maquinista me dijo y por eso le bajé, y nos dijo que teníamos que regresar porque no era factible seguir porque la máquina comenzó a perder carrera y se desestabilizó (...)"*

En el mismo sentido, el maquinista en su declaración manifestó que:

*"La sospecha fue por el sonido raro que se presentó y eso al avanzar se va agudizando el problema y por ello nos regresamos, se dañó la biela y ocasionó el problema porque ella hizo fuego y se fundió el casquete de biela y eso formó que salieran pedazos de esa biela y trancara el motor"*

Igualmente, se declaró que se hicieron revisiones antes de zarpar para verificar las condiciones de navegabilidad de la M/N PUNTA REYES, y así lo certificó el documento de zarpe el cual dispuso que la nave cumplía con todos los requisitos legales y reglamentarios. (Folio 8)

Por este motivo, no se podía prever el daño en la máquina que momentos antes del zarpe estaba funcionando en óptimas condiciones, exonerando de responsabilidad por el siniestro marítimo al Capitán de la M/N PUNTA REYES. Regresar al Puerto de Tumaco fue la decisión más acertada por parte del Capitán, de esta manera veló por la seguridad de la nave, la carga y de la tripulación.

Al realizar el análisis sobre la Violación a las Normas de Marina Mercante se verifica que, no hubo infracción alguna por parte de los sujetos involucrados en el siniestro marítimo, que amerite la imposición de una sanción.

Ahora bien, es claro que en la decisión de primera instancia no se realizó el avalúo de los daños que sufrió la embarcación, tampoco se tuvo conocimiento de la intervención formal de persona teniente a reclamarlos, hecho que en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984 debe contemplarse en la decisión.

Sin embargo, atendiendo que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, citar a las partes, por cuanto se debe emitir una decisión de plano, este Despacho se abstendrá de referirse al respecto

Se hace necesario modificar los artículos primero y tercero del fallo de primera instancia del día 17 de mayo de 2012, proferido por el Capitán de Puerto de Tumaco, toda vez que no se EXONERÓ de responsabilidad al señor JOSÉ PINEDA PEÑA

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

**RESUELVE**

**ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR** el artículo primero del fallo del 17 de mayo de 2012, proferido por el Capitán de Puerto de Tumaco, conforme a la parte motiva del presente fallo, quedará así:

*"EXONERAR de responsabilidad en el siniestro marítimo de avería, al señor JOSÉ PINEDA PEÑA, Capitán de la M/N PUNTA REYES".*

**ARTÍCULO 2°.- MODIFICAR** el artículo tercero del fallo del 17 de mayo de 2012, proferido por el Capitán de Puerto de Tumaco, conforme a la parte motiva del presente fallo, quedará así:

*"EXONERAR de responsabilidad al señor JOSÉ PINEDA PENA, Capitán de la M/N PUNTA REYES, por Violación a las Normas de Marina Mercante"*

**ARTÍCULO 3°.- CONFIRMAR** en sus demás partes la decisión de primera instancia del día 17 de mayo de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Tumaco, de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva del presente fallo.

**ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Tumaco el contenido del presente fallo al señor JOSÉ PINEDA PEÑA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 5.358.739 expedida en Tumaco, en calidad de Capitán de la M/N "PUNTA REYES" y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**ARTÍCULO 3°.- COMISIONAR** al Capitán de Puerto de Tumaco 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 Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

17 DIC 2015



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