

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

26 DIC 2017

Referencia:

11012015002

Investigación:

Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 29 de abril de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de arribada forzosa de la M/N "HYBRID" de bandera panameña, ocurrida el 9 de enero de 2015, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. Mediante informe suscrito el 13 de enero de 2015 por el señor MARCOS NG RIOS, Capitán de la M/N "HYBRID", el Capitán de Puerto de Buenaventura tuvo conocimiento del presunto siniestro de arribada forzosa de la mencionada motonave.
2. El 19 de enero de 2015, el Capitán de Puerto de Buenaventura emitió auto de apertura de la investigación contra el Capitán de la M/N "HYBRID" por el siniestro marítimo de arribada forzosa, decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. El 29 de abril de 2016, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió fallo de primera instancia a través del cual declaró LEGÍTIMA la arribada forzosa de la M/N "HYBRID" y exoneró de responsabilidad al señor MARCOS NG RIOS, en calidad de Capitán, por la ocurrencia de dicho siniestro marítimo el 9 de enero de 2015.

De igual forma, se abstuvo de fijar avalúo de los daños.

4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Buenaventura envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme lo establece el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

by

## COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2º, artículo 2º, del Decreto 5057 de 2009, ésta 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

Del informe presentado por el Capitán de la M/N "HYBRID", señor MARCOS NG RIOS, respecto de los hechos ocurridos, se extrae lo siguiente:

*"(...) En mi condición de Capitán del motovelero de bandera panameña denominada 'HYBRID', matrícula 46684-PEXT, comedidamente me permito informar a ese Despacho que con zarpe 283851 del 03/01/2015, la Capitanía de Puerto de PORVENIR - COLON (PANAMÁ) autorizó zarpe con destino a SALINAS (ECUADOR).*

*Zarpamos el día 5 de los corrientes, hicimos navegación normal, hasta el sector de CABO CORRIENTES; el día 9 a las 00:30 horas, se presentó fallas en el motor propulsor, debido a que se rompió la manguera de agua, la cual cambiamos, pero seguía botando agua por el cabezote, por seguridad apagué máquinas y tiré ancla.*

*Debido al mal tiempo, vientos en contra y muchos bajos peligrosos, pedí ayuda por radio, contestándome GUARDACOSTAS, quienes nos apoyaron remolcándonos hasta Buenaventura, donde recalamos a la ESTACION DE GUARDACOSTAS (ISLA NAVAL), el día viernes 9, a las 20:00 horas. (...)"* Cursiva fuera de texto

De acuerdo con el informe de inspección rendido por el señor RAFAEL ANTONIO CASTRO CHAVES, Oficial Supervisor Estado Rector del Puerto, respecto a las causas que rodearon el arribo de la motonave, se extrae lo siguiente:

### *"(...) CONCLUSIONES*

*Como posibles causas que motivaron el daño del motor propulsor, se pueden mencionar:*

*a. Recalentamiento del motor, debido a que al quedarse sin agua de refrigeración por rotura de la manguera, quemó el empaque de la culata.*

*b. Debido a que los cojinetes que sostienen la transmisión, estaban en mal estado posiblemente debido a un desgaste anormal del babbit, se desalineó el eje de la transmisión, dañando el retenedor de aceite escapando éste aceite hacia la sentina de máquinas, ocasionando daño en el piñón de la transmisión y por consiguiente ocasionando daño también en el eje cigüeñal del motor. (...)"* Cursiva fuera de texto

## CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Antes de analizar las circunstancias fácticas de la presente investigación, el Despacho estima pertinente citar el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, en lo que respecta al accidente o siniestro marítimo de arribada forzosa, que establece:

*"Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internaciones, 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:*

*(...) e) La arribada forzosa (...)"* Cursiva y subrayado fuera de texto

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

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

Del mismo modo, la norma ibídem, distingue 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."* Cursiva fuera de texto

Así las cosas, para determinar la legitimidad o ilegitimidad de la arribada forzosa, es importante resaltar algunos fragmentos de lo declarado en audiencia del 11 de marzo de 2015, por parte del señor JORGE FRANCISCO TRIANA OTERO, Propietario de la M/N "HYBRID", quien manifestó lo siguiente:

*"(...) El navío HYBRID zarpó sin ningún contratiempo del puerto Porvenir-Panamá, dirigiéndose hacia el puerto Salinas-Ecuador, estando en Ecuador recibí una llamada informándome que el velero había tenido unas fallas mecánicas por una manguera de agua que se había dañado, inmediatamente el Capitán detiene las máquinas, se pone a arreglarlo, cambia la manguera, pero el motor sigue fallando, derramando agua por unos empaques del casco, enseguida pide ayuda vía radial, recibiendo una contestación de Guardacostas, quienes lo ayudan a entrar a la ciudad de Buenaventura remolcado, se le hacen las revisiones necesarias para saber que tiene malo y se encuentran unos empaques y unas fallas en la mangueras de las transmisiones, ese es el conocimiento y el reporte que da el Capitán desde el inicio. (...)"* Cursiva fuera de texto

Del documento de zarpe (folio 3), se observa que la M/N "HYBRID", una embarcación tipo velero, salió el 5 de enero de 2015 desde el puerto de Porvenir en Colón (Panamá) con destino a Salinas (Ecuador), cuando el 9 de enero a las 00:30 horas, a la altura de Cabo Corrientes, la nave presentó fallas en el motor propulsor, por la rotura de la manguera de agua, que a pesar de ser reemplazada, hizo imposible continuar con la navegación, por lo que se vio obligada a recalar en el puerto de Buenaventura para arreglar la novedad presentada.

Nos encontramos en el escenario de las actividades peligrosas y de la responsabilidad objetiva por siniestros marítimos, donde se presume la culpa del agente, en éste caso la del Capitán de la nave como jefe superior y encargado del gobierno de la misma, según lo establece el artículo 1495 del Código de Comercio, salvo cuando se demuestra la existencia de un eximente de responsabilidad como lo es la fuerza mayor o el caso fortuito, la culpa exclusiva de la víctima o el hecho de un tercero.

La fuerza mayor consiste en la ocurrencia de un imprevisto al cual no se puede resistir, el cual requiere de los supuestos de la imprevisibilidad y la irresistibilidad para que se configure; en cambio el caso fortuito opera cuando el suceso es previsible pero irresistible. Así lo contempló la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, que en Sentencia del 27 de febrero de 2009, en el proceso bajo radicado No. 73319-3103-002-2001-00013-01 con ponencia del Magistrado Arturo Solarte Rodríguez, señaló:

*"(...) 'Para que un hecho pueda ser considerado como evento de fuerza mayor o caso fortuito (...) es necesario que, de una parte, no exista manera de contemplar su ocurrencia en condiciones de normalidad, justamente porque se presenta de súbito o de forma intempestiva y, de la otra, que sea inevitable, fatal e ineludible, al punto de determinar la conducta de la persona que lo padece, quien, por tanto, queda sometido a sus efectos y doblegado, por tanto, ante su fuerza arrolladora', (...)*

*(...) Se ocupó luego de la irresistibilidad (...) En tal virtud, éste presupuesto legal se encontrará configurado cuando, de cara al suceso pertinente, la persona no pueda - o pudo - evitar, ni eludir sus efectos. (...)"* Cursiva y subrayado fuera de texto

Se tiene entonces que de acuerdo con el informe de inspección hecho al Velero "HYBRID" por el Oficial Supervisor del Estado Rector de Puerto, señor RAFAEL ANTONIO CASTRO CHAVES, la motonave se encontraba en buen estado de mantenimiento, con sus equipos de radio comunicación en funcionamiento, por lo que el daño en el motor propulsor, ocurrido el 9 de enero de 2015, posiblemente obedeció a un recalentamiento por la rotura de la manguera de agua, que terminó quemando el empaque de la culata.

El anterior concepto, coincide con lo consignado en los informes presentados por Guardacostas y por el señor MARCOS NG RIOS, Capitán de la M/N "HYBRID", al asegurar que el velero se vio obligado a recalar en el puerto de Buenaventura para reabastecimiento de combustible, luego de haber realizado maniobras para evitar las fuertes condiciones meteomarinas, luego de haber presentado una falla en el motor propulsor por la rotura de la manguera de agua.

En definitiva, la rotura de la manguera del agua, que se encarga de mantener refrigerado el motor propulsor, ocurrió de manera intempestiva y constituye un caso fortuito, ya que era imposible para el Capitán, evitar la ocurrencia de dicho evento, por lo que se vio obligado a parar máquinas e intentar solucionar el inconveniente por sus propios medios, pero al notar que tenía que buscar asistencia para realizar las reparaciones, decidió proteger la vida humana en el mar y evitar daños mayores en el Velero "HYBRID".

102



Queda demostrada entonces la ocurrencia de un eximente de responsabilidad y se concluye por parte del Despacho, la ruptura del nexo causal entre el hecho y el daño, suficiente para declarar LEGÍTIMA la arribada forzosa y confirmar la decisión de primera instancia de exonerar de responsabilidad al señor MARCOS NG RIOS.

Finalmente, si bien el Capitán de Puerto de Buenaventura no se pronunció en la parte resolutive de la decisión de primera instancia por considerar que no existió violación a las normas de la Marina Mercante por parte del Capitán de la M/N "HYBRID, éste Despacho procederá a adicionar en tal sentido la decisión consultada, en cumplimiento de los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984.

En cuanto al avalúo de los daños, se puede evidenciar que no obra dentro del expediente prueba que determine el valor de los daños ocasionados por el siniestro de arribada forzosa.

Teniendo en cuenta lo anterior y entendiendo que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, citar a las partes y en si recolectar material probatorio para determinar el tema del avalúo de los daños, se debe emitir una decisión de plano, motivo por el cual éste Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

#### RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- ADICIONAR** un artículo al fallo del 29 de abril de 2016, proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura, que de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva de la presente decisión quedará así:

**"EXONERAR** de responsabilidad por violación a normas de Marina Mercante al señor MARCOS MG RIOS, identificado con pasaporte de la República de Panamá No. 1846835, en calidad de Capitán de la M/N "HYBRID", por los hechos ocurridos el 9 de enero de 2015."

**ARTÍCULO 2°.- CONFIRMAR** los artículos restantes de la decisión de primera instancia del 29 de abril de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva del presente fallo.

**ARTÍCULO 3°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, el contenido del presente fallo al señor MARCOS MG RIOS, identificado con pasaporte de la República de Panamá No. 1846835, en calidad de Capitán de la M/N "HYBRID", al señor JORGE FRANCISCO TRIANA OTERO, identificado con cédula de ciudadanía No. 1.111.789.708 expedida en Buenaventura, en calidad de Propietario de la embarcación, a la señora CIELO DIAZ AGUDELO, identificada con cédula de ciudadanía No. 31.377.890 expedida en Buenaventura, en calidad de Agente Marítima, y a las 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 Buenaventura, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 5°.- REMITIR** al Capitán de Puerto de Buenaventura para que, una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, allegue copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase,

  
Vicealmirante **PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ**  
Director General Marítimo