

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 28 SEP 2017

Referencia: 12012012013  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

**OBJETO A DECIDIR**

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 14 de octubre de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de Tumaco, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de arribada forzosa de la M/N "CARIBBEAN STAR 8" de bandera colombiana, ocurrida el 21 de noviembre de 2012, previos los siguientes:

**ANTECEDENTES**

1. Mediante protesta suscrita el 22 de noviembre de 2012 por el señor GUILLERMO MORENO PORTOCARRERO, Capitán de la M/N "CARIBBEAN STAR 8", el Capitán de Puerto de Tumaco tuvo conocimiento del presunto siniestro de arribada forzosa de la mencionada motonave.
2. El 22 de noviembre de 2012, el Capitán de Puerto de Tumaco emitió auto de apertura de la investigación contra el Capitán de la M/N "CARIBBEAN STAR 8" 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 14 de octubre de 2015, el Capitán de Puerto de Tumaco profirió fallo de primera instancia a través del cual declaró responsable al señor GUILLERMO MORENO PORTOCARRERO, en calidad de Capitán de la M/N "CARIBBEAN STAR 8", por el siniestro marítimo de arribada forzosa ocurrido el 21 de noviembre de 2012.

Igualmente, se pronunció sobre la responsabilidad del señor GUILLERMO MORENO PORTOCARRERO por violación a las normas de marina mercante, en consecuencia, impuso a título de sanción multa de CINCO (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes equivalente a la suma de DOS MILLONES OCHOCIENTOS TREINTA Y TRES MIL QUINIENTOS PESOS M/CTE (\$2.833.500), pagaderos de forma solidaria con la empresa COMERCIALIZADORA LA BODEGA MARITIMA LTDA., en calidad de Armador de la M/N "CARIBBEAN STAR 8".

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

*[Handwritten signature]*

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, 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

De acuerdo con la Protesta rendida por el Capitán de la M/N "CARIBBEAN STAR 8", señor GUILLERMO MORENO PORTOCARRERO, respecto de los hechos ocurridos, se extrae lo siguiente:

*"(...) Señor Capitán de Puerto, el día 21 de noviembre me encontraba realizando faena de pesca en la Costa Pacífica a la altura de 0133500 y 07858665.*

*Cuando me di cuenta que el timón no gobernaba y ordené a dos Marineros que revisaran el timón para mirar en qué condiciones se encontraba, me informaron que los tornillos que lo sostenían se habían caído, por esa razón el barco se quedó sin gobierno.*

*Enseguida llamé a un compañero que se encontraba en la misma posición mía, le pedí el favor que me llevara hasta la Boya de Mar y me anclé hasta que llamé al Agente Marítimo Fulton Bones y como ya venía la noche el Agente me dijo que esperara hasta mañana.*

*Luego llamé al Armador y me dijo que arribara al Puerto de Tumaco para arreglar el daño ocasionado. (...)" (Cursiva fuera de texto)*

De acuerdo con el informe de inspección técnica rendido por el Capitán OCTAVIO ARAGÓN VASQUEZ, en calidad de Perito Naval, respecto a las causas que rodearon el arribo de la motonave, se extrae lo siguiente:

### *"(...) ANTECEDENTES*

*La embarcación en mención cuyas características se relacionan, es un buque tipo pesquero de aguas profundas para camarón, de bandera colombiana, el cual se encontraba en faena de pesca en la Zona No. 1 - Cabo Manglares, donde sufrió una avería en su timón lo que lo obligó a recalar en éste puerto y se inspecciona para determinar las causas de la misma.*

### HECHOS

*El 21 de noviembre de 2012, la motonave se encontraba realizando faena de pesca en el área relacionada y al proceder a recoger los aparejos para dirigirse a otra área, sufrió avería en su timón, consistente en la ruptura de los tornillos que aseguran el flanche del varón con el del mismo dejándolo sin gobierno; al parecer, la avería fue causada por la guaya del aparejo de pesca cuando se empezó a cobrar.*

*Ante ésta situación pidió apoyo a la MN 'GULF SUR', para que lo arrimara hasta la boya de mar del puerto de Tumaco, desde donde fue remolcado por la MN 'CHYMAR' hasta Playa Arrecha. Aquí se hizo una primera reparación, sin verificar que cuando se aseguraron los tornillos nuevos, el timón quedó en posición de babor girando solo para ese costado, lo que motiva un nuevo trabajo.*

### **INSPECCIÓN**

*Se efectuó inspección ocular verificando lo anteriormente expuesto, y se está a la espera de que la marea termine de bajar, para proceder a los trabajos que permitan corregir la anomalía relacionada." (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 22 de noviembre de 2012, por parte del señor GUILLERMO MORENO PORTOCARRERO, Capitán de la M/N "CARIBBEAN STAR 8", quien narró los hechos de la siguiente manera:

*"(...) Nosotros estábamos trabajando en Cabo Manglares, la posición latitud 01°33'500" N y longitud 78°59'675" W hicimos dos lances y fondeamos por la madrugada porque había mucha mareta, la mar estaba picada, a la una que íbamos a levantar el ancla el timón no me*

*governaba el barco, di la orden para que dos marineros revisaran y se tiraron a verificar y me dijeron que se habían caído los cuatro tornillos del timón, y quedó sin gobierno el barco, llamé a los compañeros que estaban en la zona y el barco Golfo nos trajo a la 1 de la tarde y llegamos a la boya de mar a las 7 de la noche, llamé al agente marítimo y me dijo que iba a hablar con el Capitán de Puerto para solicitar el permiso para arribar, esto fue el día 21 de noviembre, amanecimos allí y hoy habló con el Capitán y que no nos podía traer una lancha sino un barco, así que mandaron el Chelymar y nos trajo hasta Playa Arrecha, varamos el barco allí y reparamos el timón, (...)" (Cursiva fuera de texto)*

Con relación con la fecha en la que se le hizo mantenimiento al timón, señaló:

*"(...) De lo que yo estoy no lo recuerdo, sé que lo montaron al astillero en Buenaventura, pero yo creo que no se miró esa parte de la nave. (...)" (Cursiva fuera de texto)*

Del documento de zarpe (folio 11), se observa que la M/N "CARIBBEAN STAR 8" se encontraba habilitada para salir desde las 23:00 horas del 8 de noviembre de 2012 del muelle de la Bahía Cupica en Buenaventura con destino a faena de pesca camaronesa en la Zona 1 y 2 de Cabo Manglares, configurando el siniestro marítimo de arribada forzosa el 21 de noviembre de 2012, cuando recaló en el puerto de Tumaco, al parecer por una falla presentada en el timón que provocó que la motonave se quedara sin gobierno.

El concepto emitido por el perito en el informe de inspección técnica hecho a la M/N "CARIBBEAN STAR 8", no permite concluir las causas que derivaron en el desprendimiento de los tornillos del timón, por lo que la responsabilidad del Capitán de la motonave queda asociada al deber que tiene de verificar las condiciones de navegabilidad antes de partir hacia su destino, hecho que hubiese podido evitar que se presentara la falla del timón en desarrollo de la faena de pesca y se hubiera podido reparar antes de zarpar.

Al encontrarnos en el escenario de las actividades peligrosas y de la responsabilidad objetiva en siniestros marítimos, 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, presupuestos que no se lograron demostrar en la presente investigación.

Cotejado el material probatorio y las declaraciones, se puede evidenciar que las circunstancias de modo, tiempo y lugar que rodearon el siniestro marítimo de arribada forzosa de la M/N "CARIBBEAN STAR 8", tuvo su origen en un hecho previsible al no haberle realizado mantenimiento, en una primera oportunidad, al timón cuando el buque subió a astillero y en una segunda ocasión, antes de iniciar la navegación por parte del Capitán, verificaciones que hubieran permitido detectar el posible desgaste de los tornillos del timón y a su vez evitado el ingreso al puerto de Tumaco, razón por la cual el Despacho procederá a confirmar la decisión de primera instancia y declarar la responsabilidad del Capitán, señor GUILLERMO MORENO PORTOCARRERO, por arribada forzosa ilegítima de la M/N "CARIBBEAN STAR 8", ocurrida el 21 de noviembre de 2012.

Con fundamento en el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, se hace necesario hacer el análisis para establecer si existió violación a las normas de Marina Mercante, por lo que el

Despacho considera que al haber sido el Capitán de la M/N "CARIBBEAN STAR 8", señor GUILLERMO MORENO PORTOCARRERO, declarado responsable en primera instancia, éste vulneró las siguientes disposiciones:

En cuanto a las prohibiciones del Capitán, de acuerdo al artículo 1502 del Código de Comercio, en el presente caso se vulneraron las siguientes:

*"(...) 5. Cambiar de ruta o de rumbo, salvo en los casos en que la navegación lo exija, circunstancia que deberá anotarse en el diario de navegación;*

*"(...) 7. Entrar en puerto distinto al de su destino, salvo que las condiciones de la navegación lo exijan;"* (Cursiva fuera de texto)

Con respecto a la aplicación de la solidaridad entre en el Capitán y el Armador, el Despacho coincide con el fallo de primera instancia, bajo el entendido que el propietario de la M/N "CARIBBEAN STAR 8" fue quien ordenó el arribo de la motonave al puerto de Tumaco, amparado en el artículo 1479 del Código de Comercio:

*"(...) Aún en los casos en que haya sido extraño a su designación, el armador responderá por las culpas del capitán."* (Cursiva fuera de texto)

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

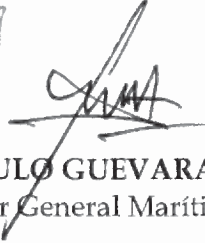
**ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR** en todas sus partes el fallo del 14 de octubre de 2015, proferido por el Capitán de Puerto de Tumaco de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva de la presente decisión.

**ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Tumaco, el contenido del presente fallo al señor GUILLERMO MORENO PORTOCARRERO identificado con cédula de ciudadanía No. 10.385.417 expedida en Guapi - Cauca, en calidad de Capitán de la M/N "CARIBBEAN STAR 8", al Representante Legal de la empresa COMERCIALIZADORA LA BODEGA MARITIMA LTDA., con NIT 835.001.903-1, en calidad de Propietario y Armador de la M/N "CARIBBEAN STAR 8" y al señor FULTON RESTITUTO BONES VILLA identificado con cédula de ciudadanía No. 12.904.889 expedida en Tumaco, en calidad de Agente Marítimo de la mencionada embarcación, 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 Tumaco, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 4°.- REMITIR** al Capitán de Puerto de Tumaco 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, 28 SEP 2017



Contralmirante **PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ**  
Director General Marítimo