

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 27 SEP 2017.

Referencia: 14012013010  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 24 de septiembre de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "ARIES" de bandera de Venezuela, ocurrido el 16 de mayo de 2013, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. El Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "ARIES" al puerto de Santa Marta, el día 16 de mayo de 2013, razón por la cual el día 20 de mayo de 2013 decretó la apertura de la investigación, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos y fijó fecha para la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
2. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Santa Marta el día 24 de septiembre de 2013 profirió decisión de primera instancia, a través de la cual exoneró de responsabilidad por la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "ARIES" al señor FRANCISCO LÓPEZ PINEDA en su condición de Capitán. Así mismo declaró que no existió violación a las normas de Marina Mercante.
3. Al no interponerse recurso de apelación 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, 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.

6

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 marítimo JULIO CESAR MEDINA BENAVIDES, en informe pericial rendido el 26 de junio de 2013, (folios 31 al 36), presentó lo siguiente:

#### DESCRIPCION DE LA INSPECCION INICIAL:

*El velero se encuentra atracado en el muelle de la marina Santa Marta y está a flote, se encontraron las siguientes novedades:*

- Se evidencia inundación de cuarto de motor y rastro de nivel de agua de mar por encima del tanque de almacenamiento de combustible que se encuentra alojado en la sentina.
  - Se evidencia posible contaminación del combustible por agua de mar al subir el nivel por encima de lo normal hasta llegar al enjaretado de la acomodación.
  - Se evidencia reparación en el eje de la propela hacia la salida del eje por el casco, se pudo observar que había un acople flexible de caucho roto y que fue retirado del eje de la propela y se evidenció ajuste de los tornillos de los empaques prensa estopa del eje.
  - Se evidencia que se está haciendo reparación en el motor principal para purgar todo el sistema de combustible por estar contaminado con agua de mar.
  - Se evidencia agua en la sentina y el sistema de achique fuera de servicio por estar sin baterías y sin motor.
  - Se evidencia que los radios de comunicación están fuera de servicio.
  - Se evidencia que el GPS esta fuera de servicio.
  - Se evidencia que solo hay en el timón un compás magnético que está funcionando.
  - Las luces de navegación son de batería y están en funcionamiento.
  - Se evidencia una moto-bomba con mangueras pero no se evidencia que fue acondicionada para la navegación es decir no se sabe dónde fue montada.
  - Se evidenció entrada de agua de mar por el prensaestopas del eje de la propela.
- EL EQUIPO NO SE ENCONTRABA EN CONDICIONES DE CONTINUAR LA TRAVESIA HASTA CARTAGENA.**

#### INSPECCIONES POSTERIORES:

*Se realiza una nueva inspección para verificar las correcciones a las novedades encontradas así:*

- Los radios de comunicación fueron conectados y probados.
  - El GPS fue conectado.
  - Se hace prueba de arranque del motor y prueba del sistema de achique de sentinas.
  - Se hace prueba de carga de baterías. Y se deja una batería de repuesto.
  - Se verifica que no haya fugas de agua de mar hacia la sentina.
  - Se verifica que la sentina este completamente seca.
  - Se verifica el estado de los equipos de navegación y comunicaciones.
- EL EQUIPO PUEDE SEGUIR SU NAVEGACION HACIA CARTAGENA.**

#### CONCLUSIONES:

*Se evidenció que hubo una entrada de agua de mar hacia la sentina la cual no pudo ser controlada por la tripulación ya sea porque se detectó de manera tardía o porque no se contaba con los elementos necesarios para hacer el control de avería o reparación, esto hace que el nivel del agua de mar suba por encima del tanque de combustible haciendo que el motor se apague y al no haber generación las bombas de achique no funcionan.*

*El velero al no tener baterías ni motor queda incomunicado, razón por la cual no hubo comunicación con guardacostas ni con la estación de radio." (Cursiva fuera de texto)*

#### 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 Santa Marta 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 Puerto de Santa Marta, 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. Del material probatorio, se comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "ARIES" al puerto de Santa Marta, ocurrida el día 16 de mayo de 2013, cuando la nave se desplazaba desde Puerto Cabello - Venezuela, hasta Cartagena (Art. 26 Decreto Ley 2324 de 1984).

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

El fallador de primera instancia declaró legítima la arribada forzosa de la motonave "ARIES" a cargo del Capitán de la nave señor FRANCISCO LÓPEZ PINEDA, debido a que se probó el elemento exonerativo de responsabilidad de la fuerza mayor o caso fortuito.

Conforme lo anterior, es pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

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

*"Llámesse arriba forzosa la entrada necesaria a puerto distinto del autorizado en el permiso de zarpe" (Cursiva fuera de texto).*

A su turno, el artículo 1541 de la norma ibídem, prevé:

*"La arribada forzosa es legítima o ilegítima: La legítima es la que procede en caso fortuito inevitable, e ilegítima la que trae su origen de dolo o culpa del capitán. La arribada forzosa se presumirá ilegítima. En todo caso, la Capitanía de Puerto investigará y calificará los hechos".*

De lo anterior y sobre el caso en concreto, se evidencia la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "ARIES", pues entró al puerto de Santa Marta sin estar autorizado para ello.

Ahora bien, sobre la exoneración de responsabilidad del Capitán de la nave declarada por el fallador de primera instancia, se procederá a su análisis conforme las pruebas obrantes en el expediente, así:

Declaración del señor FRANCISCO LÓPEZ PINEDA, en calidad de Capitán de la motonave "ARIES" en la cual relató los hechos de la siguiente manera:

*"Venía navegando desde Puerto Cabello y aproximadamente a unas 100 millas náuticas de este puerto (Santa Marta) se presentó un problema con los tanques de gasolina, los cuales tenían agua dentro de ellos, al no haber mucho viento tomé la decisión de entrar a un puerto seguro en donde pudiera repararla novedad que se había presentado. Quiero aclarar que el barco llego por sus propios medios hasta la bahía pero al no disponer de un bote auxiliar para desplazarme a tierra, no nos quedó más remedio que solicitar la ayuda a guarda costas para que nos acercara a un muelle."* (Cursiva fuera de texto)

En relación a las razones por las cuales ingresó agua a los tanques de gasolina de la nave:

*"Por mal estado de los tanques de gasolina."* (Cursiva fuera de texto)

Con respecto a las condiciones meteorológicas, afirmó:

*"Había un buen tiempo, pero las condiciones meteorológicas en estos cabos presentan unos vientos fuertes que levantan un oleaje considerable pero nada de qué preocuparse."* (Cursiva fuera de texto)

Al referirse sobre si el día que zarpó desde Puerto Cabello - Venezuela se percató de algún funcionamiento fuera de lo normal con la nave, respondió:

*"No, cuando zarpamos la embarcación estaba funcionando bien. Sin embargo, hay que tener en cuenta que este velero llevaba aproximadamente cinco años en los cuales había navegado muy poco y en ese sentido cuando iniciamos la navegación todo funcionaba bien, pero por estar quieta por tanto tiempo puede empezar a presentar cierto tipo de cosas que no pueden esperarse porque no sabes que va a pasar."* (Cursiva fuera de texto)

-Declaración del señor EDUARDO JOSÉ ARIAS, en condición de tripulante de la motonave "ARIES", en la cual relató los hechos de la siguiente forma:

*"Después de haber tenido dos días de navegación, al tercer día empezaron a fallar las bombas de achique y teníamos una entrada de agua que se mantenía pero como ya no teníamos herramientas para solucionar los problemas decidimos acercarnos a la costa en el puerto más cercano con el fin de reparar las fallas y poder continuar con el rumbo de destino que era Cartagena."* (Cursiva fuera de texto)

De igual forma señaló las razones por las cuales ingreso agua a los tanques de gasolina de la nave:

*"Se decía que subió el nivel del agua y sobrepasó el nivel del tanque y se contaminó el combustible y a raíz de eso el motor se nos apagó."* (Cursiva fuera de texto)

En relación a las condiciones meteorológicas presentes el día de los hechos, sostuvo:

*"El clima estaba normal, se podía navegar, había buen mar."* (Cursiva fuera de texto)

Al responder si al momento las bombas de achique del velero presentaban alguna novedad o problema:

*"Al momento de zarpar no, y teníamos una bomba puesta que estaba funcionando bien y teníamos dos bombas nuevas que traíamos como repuesto."* (Cursiva fuera de texto)

Conforme a las anteriores declaraciones, se puede colegir que al zarpar de Puerto Cabello - Venezuela con destino Cartagena, al encontrarse aproximadamente a 100 millas del Puerto de Santa Marta, la nave presentó una vía de agua la cual ingresó en los tanques de gasolina provocando fallas el motor, por consiguiente el Capitán al percatarse de la situación tomó la determinación de recalar en el puerto más próximo que para el caso era el de Santa Marta.

Así mismo, en relación a las condiciones meteomarinas presentes en el momento de los hechos, los declarantes coinciden en sostener que las condiciones eran propicias por cuanto manifestaron que había buen tiempo, aspecto que es importante tenerlo en cuenta debido a que contribuye la seguridad de la navegación.

Por otra parte, en dictamen pericial suscrito por el señor JULIO CESAR MEDINA BENAVIDES, señaló:

*"DESCRIPCION DE LA INSPECCION INICIAL:*

*El velero se encuentra atracado en el muelle de la marina Santa Marta y está a flote, se encontraron las siguientes novedades:*

- Se evidencia inundación de cuarto de motor y rastro de nivel de agua de mar por encima del tanque de almacenamiento de combustible que se encuentra alojado en la sentina.*
- Se evidencia posible contaminación del combustible por agua de mar al subir el nivel por encima de lo normal hasta llegar al enjaretado de la acomodación.*
- Se evidencia reparación en el eje de la propela hacia la salida del eje por el casco, se pudo observar que había un acople flexible de caucho roto y que fue retirado del eje de la propela y se evidenció ajuste de los tornillos de los empaques prensa estopa del eje.*
- Se evidencia que se está haciendo reparación en el motor principal para purgar todo el sistema de combustible por estar contaminado con agua de mar.*
- Se evidencia agua en la sentina y el sistema de achique fuera de servicio por estar sin baterías y sin motor.*
- Se evidencia que los radios de comunicación están fuera de servicio.*
- Se evidencia que el GPS esta fuera de servicio.*
- Se evidencia que solo hay en el timón un compás magnético que está funcionando.*
- Las luces de navegación son de batería y están en funcionamiento.*

-Se evidencia una moto-bomba con mangueras pero no se evidencia que fue acondicionada para la navegación es decir no se sabe dónde fue montada.

-Se evidenció entrada de agua de mar por el prensaestopas del eje de la propela.

-EL EQUIPO NO SE ENCONTRABA EN CONDICIONES DE CONTINUAR LA TRAVESIA HASTA CARTAGENA.

#### INSPECCIONES POSTERIORES:

Se realiza una nueva inspección para verificar las correcciones a las novedades encontradas así:

-Los radios de comunicación fueron conectados y probados.

-El GPS fue conectado.

-Se hace prueba de arranque del motor y prueba del sistema de achique de sentinas.

-Se hace prueba de carga de baterías. Y se deja una batería de repuesto.

-Se verifica que no haya fugas de agua de mar hacia la sentina.

-Se verifica que la sentina este completamente seca.

-Se verifica el estado de los equipos de navegación y comunicaciones.

-EL EQUIPO PUEDE SEGUIR SU NAVEGACION HACIA CARTAGENA.

#### CONCLUSIONES:

Se evidenció que hubo una entrada de agua de mar hacia la sentina la cual no pudo ser controlada por la tripulación ya sea porque se detectó de manera tardía o porque no se contaba con los elementos necesarios para hacer el control de avería o reparación, esto hace que el nivel del agua de mar suba por encima del tanque de combustible haciendo que el motor se apague y al no haber generación las bombas de achique no funcionan.

El velero al no tener baterías ni motor queda incomunicado, razón por la cual no hubo comunicación con guardacostas ni con la estación de radio." (Cursiva y subraya fuera de texto)

Ahora bien, con respecto a lo dictaminado por el perito en su informe se hace necesario resaltar un aspecto importante dentro de las conclusiones, por cuanto evidenció que la entrada de agua de mar no pudo ser controlada por la tripulación debido a que fue detectada de manera tardía o porque no se contaba con los elementos necesarios para controlar la novedad presentada.

Sumado a lo anterior, en la inspección inicial que realizó a la motonave fue evidenciada una motobomba con mangueras que al parecer no fue acondicionada para la navegación cuando fue equipada en la nave, elemento que es de suma importancia para mitigar una emergencia factible en el transcurso de la navegación como lo es una vía de agua.

Así las cosas, el Despacho concluye en grado de certeza que las circunstancias que rodearon la mencionada arribada forzosa no se encuadran en situaciones inesperadas (*caso fortuito o fuerza mayor*), por cuanto fueron previsibles y resistibles para el Capitán de la citada nave, toda vez, que la vía de agua que provocó que los motores dejaran de funcionar se debió al mal estado en que se encontraban los tanques de gasolina, adicionalmente las bombas de achique no se encontraban en optimo estado y no contaban con la idoneidad necesaria para ser utilizada a lo largo de una actividad como la navegación por lo que no pudo ser contrarrestada y controlada la contingencia.

mej



Sobre el anterior aspecto, la jurisprudencia<sup>1</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, considero 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 (...)" (Cursivas fuera de texto).*

Respecto 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 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 supuesto legal se encontrará configurado cuando, de cara al suceso pertinente no pueda o pudo evitar, ni eludir sus efectos<sup>2</sup> (...)" (Cursiva fuera de texto).*

Por lo anterior, al realizar el cotejo entre la mencionada tesis jurisprudencial con el acervo probatorio recolectado, se puede entrever que las circunstancias que rodearon el siniestro no constituyen una fuerza mayor inevitable.

En virtud de aquello, se complementa el estudio del caso con lo estipulado en el artículo 1541 del Código de Comercio, que establece: *"(...) La arribada forzosa se presumirá ilegítima (...)"* (Cursiva fuera de texto). Por esta razón le correspondía al Capitán de la motonave "ARIES", desvirtuar dicha presunción probando la ocurrencia de un caso fuerza mayor irresistible e inevitable, o demostrar alguna causal de exoneración de responsabilidad, circunstancias que no se demostró en las pruebas recaudadas en el proceso, razón por la que el Despacho modificará el artículo primero de la decisión de primera instancia declarando responsable al Capitán de la nave.

3. Ahora bien, en relación con el avalúo de los daños, se puede evidenciar que no obra dentro del expediente de la referencia prueba en la cual se relacione el valor de los daños ocasionados con el siniestro.

Sin embargo, y atendiendo a que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, y de citar a las partes, por cuanto se debe proferir una decisión de plano, en virtud de la naturaleza del siniestro y de que no obran en el proceso pruebas que permitan hacer el respectivo avalúo, el Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

<sup>1</sup> Corte Suprema de Justicia en sentencia del 27 de febrero de 2009, magistrado ponente Arturo Solarte Rodríguez

<sup>2</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Magistrado Ponente Arturo Solarte Rodríguez, 27 de febrero de 2009.

4. Finalmente, conforme lo establece el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, dentro de las investigaciones por siniestro marítimo se debe imponer las sanciones o multas que fueren del caso si se comprobaren violaciones a las normas o reglamentos que regulen la actividad marítima, se evidencia que en el asunto objeto de análisis no comprobó la vulneración de normas de Marina Mercante.

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

### RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR** el artículo primero de la decisión del 24 de septiembre de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído, el cual quedará así:

"**DECLARAR** civilmente responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "ARIES", al señor FRANCISCO LÓPEZ PINEDA, identificado con el pasaporte No. AAA442786 expedido en España, en su condición de Capitán de la citada nave, con fundamento en lo expuesto en la parte motiva del presente proveído."

**ARTÍCULO 2°.- CONFIRMAR** los artículos restantes de la decisión del 24 de septiembre de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

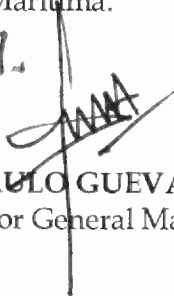
**ARTÍCULO 3°.** **NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido de la presente decisión al señor FRANCISCO LÓPEZ PINEDA, Capitán de la motonave "ARIES", al Representante Legal de la Agencia Marítima CARIBBEAN SEA OF COLOMBIA SHIPPING AGENCY S.A.S., Agente Marítimo de la citada motonave 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 Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 5°.-** Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de Santa Marta debe remitir copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

27 SEP 2017.



Contralmirante **PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ**  
Director General Marítimo