

# DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 12 DIC 2018

Referencia: 14012017005  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

## OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 29 de septiembre de 2017, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "JOKER" de bandera de Honduras, ocurrido el 30 de agosto de 2017, 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 "JOKER", razón por la cual el día 7 de septiembre de 2017 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 29 de septiembre de 2017, profirió decisión de primera instancia a través de la cual declaró ilegítima la arribada forzosa de la motonave "JOKER" al puerto de Santa Marta, declarando responsable al señor CARLOS VIRGILIO BALDERAS Y RAMIREZ GARRIDO en condición de Capitán. Asimismo, declaró responsabilidad por violación a normas de Marina Mercante, imponiendo como sanción un llamado de atención.
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.

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

No se realizó informe pericial dentro del presente asunto, sin embargo, de la revisión de las pruebas obrantes al expediente se puede constatar que mediante la inspección realizada por el señor MIGUEL ANTONIO VELOZA ARIAS, en su condición de perito marítimo, indicó que en la visita de inspección realizada se pudo constatar la ocurrencia de la falla del motor propulsor se debió a daños causados en el sistema electrónico del alternador para el cargue de las baterías, así como también de los circuitos alimentados por paneles solares.

### 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 "JOKER" al puerto de Santa Marta, ocurrida el día 30 de agosto de 2017, cuando la nave se desplazaba desde Islas Margarita - Venezuela, hasta Baja California - México (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 ilegítima la arribada forzosa de la motonave "JOKER" a cargo del Capitán de la nave, señor CARLOS VIRGILIO BALDERAS debido a que no se probó el elemento exonerativo de responsabilidad de 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*”. (Cursiva, subraya y negrilla fuera de texto)

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

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

Inicialmente, se torna relevante citar el contenido de la protesta suscrita por el Suboficial Jefe CARABALLO GONZÁLEZ HENRY, en condición de Comandante ARC ISLA PELICANO, en la cual se determinó lo siguiente:

“(…)

*El día 30 Agosto /17, en cumplimiento de la OROPER No. 119. CEGSAM/17, por orden del señor Comandante de la Estación Guardacostas de Santa Marta (e) se procedió a realizar búsqueda y rescate del velero “JOKER” Matrícula #8-SSR-227 de Bandera Alemana, el cual se reportó por VHF marino que se encontraba a la deriva, en coordenadas 11°25.94’N – 74°23.72’W, ya en el área se realizó patrón de búsqueda teniendo en cuenta la dirección del viento a las 1530r del mismo día se tuvo contacto con dicho velero en coordenadas 11°16.1789’N – 74°21.6191’W, con un tripulante Sr. CARLOS VIRGILIO BALDERAS RAMIREZ, de nacionalidad Mexicana, con # de pasaporte G15679091, de 78 años, el cual manifestó que se encontraba hacia cuatro días a la deriva y había salido del puerto de Islas Margarita (Venezuela), con destino Baja California (México), se le brindó agua y alimentos y se procedió a realizar maniobra de remolque hacia la Ciudad de Santa Marta, en donde se condujo hasta la zona de fondeo frente las playas del centro, posteriormente se le realizó abordaje se verificó la novedad del motor, el cual manifestó que era una falla eléctrica al parecer por un corto y se quedó sin baterías y alternador fuera de servicio. También se verificó la documentación, mostrando una licencia de navegación provisional del mes de septiembre de 1981, la matrícula de la embarcación y manifestó no tener zarpe vigente del último puerto (Islas Margarita) por salir de manera imprevista visto que fue víctima de hurto (…)”*  
(Cursiva fuera de texto)

Por su parte, el señor CARLOS VIRGILIO BALDERAS Y RAMIREZ GARRIDO en condición de Capitán de la motonave “JOKER”, rindió declaración dentro de la audiencia celebrada el día 20 de septiembre de 2017, en la cual manifestó lo siguiente:

*“Yo reparé un estación de radio y me comuniqué con una embarcación que paso al lado mi embarcación, entonces le di mis indicativos de la embarcación y el me indicó que iba a pasar el mensaje a mi familia, vía correo electrónico, y a los 30 minutos me llamo Guardacostas de Colombia, me dijeron estaba en una lista, que estaba perdido, había hablado con mi mujer, me preguntaron mi estado físico, el estado de mi embarcación, y yo les comente que no tenía motor iba navegando con velas rumbo a Panamá, entonces me informaron que estaba dado por perdido, como a los 20 minutos me volvieron a llamar y me informaron que por seguridad iban por mí, llego la embarcación, yo cambie de rumbo y me acerque más a la costa, cuando me trajeron a Santa Marta, eso es todo, les indique que tenía alimentación de arroz, espagueti, del*

*pescado no le dije, nada más, yo no solicité que me trajeran, quería seguir mi viaje." (Cursiva fuera de texto)*

De igual forma, en relación a la intención de recalar en aguas colombianas o a Santa Marta, respondió:

*"No, mi intención era ir directamente a Panamá." (Cursiva fuera de texto)*

Asimismo, al ser requerido que respondiera en el transcurso de su viaje se presentó alguna emergencia, indicó:

*"Nada, no tuve ninguna emergencia, yo solo me comuniqué si tenía entrada y salida, y ahí fue cuando comenzó un supuesto reporte de emergencia y luego me contacta Guardacostas." (Cursiva fuera de texto)*

En correspondencia a las novedades con su sistema de propulsión, manifestó:

*"La vela mayor tiene unos patines, esos patines se enredaron en la vela y me tocó poner la vela pequeña debido que si se averían esos patines no puedo maniobrar la vela, con el motor lo que pasa es que esta perfecto, pero es la batería que necesita repararse." (Cursiva fuera de texto)*

Ahora bien, con el fin de verificar la novedad presentada en el motor y demás aspectos de la arribada forzosa de la motonave "JOKER", fue designado al señor MIGUEL ANTONIO VELOZA ARIAS, para que en su condición de Perito Marítimo rindiera su concepto, y del cual se puede extraer lo siguiente:

*"(...)*

*Que en la visita de inspección se constató la ocurrencia de la falla del motor propulsor, se debió a los daños causados en el sistema electrónico del alternador para el cargue de las baterías, así como también de los circuitos alimentados por paneles solares.*

*Que el velero para navegar utiliza la energía del viento como sistema principal de propulsión.*

*Que como sistema auxiliar de propulsión para los casos de emergencia y para las maniobras de aproximación, arribo, atraque, desatraque, y navegación restringida por canales, la embarcación cuenta con un motor con una potencia de 74 KW.*

*Que para poder continuar su viaje con destino a Baja California (México), debe hacer transcurso por el canal de Panamá, en donde indiscutiblemente debe contar con su sistema auxiliar de propulsión en óptimas condiciones, es decir que pueda arrancar en los momentos requeridos por las autoridades del Canal.*

*Que la decisión del Capitán propietario del motovelero, de reparar los daños ocasionados en los sistemas eléctricos de los circuitos que alimenta y cargan las baterías para el arranque del motor del sistema de propulsión auxiliar, es procedente para continuar su viaje hacia Baja California (México).*

*Que la conducta técnico náutica del Capitán propietario es acertada. (...)” (Cursiva fuera de texto)*

Sentado lo precedente, estima procedente el Despacho referirse al concepto de capitán, por lo cual el artículo 1495 del Código de Comercio Colombiano establece que “El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave”. En el ejercicio de sus funciones, tanto la tripulación como los pasajeros, deben ajustarse a su autoridad, guardando –para ello– respeto y obediencia especialmente en aspectos relacionados con el servicio de la nave y la seguridad, tanto de las personas como de la carga objeto del transporte.

Asimismo, el artículo 1501 de la norma *ibídem* establece como funciones y obligaciones del Capitán, la siguiente:

*“1) Cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va a emprender (...)” (Cursiva fuera de texto)*

De igual forma, en el Decreto 1597 de 1988 “Por el cual se reglamenta la Ley 35 de 1981. y parcialmente el Decreto Ley 2324 de 1984”, en su artículo 40 establece como funciones del Capitán las siguientes:

*“(...)”*

*1. Dirigir la navegación de la nave.*

*2. Dirigir personalmente toda maniobra del buque al entrar o salir de puerto, durante el paso por canales estrechos o áreas peligrosas y en general en cualquier otra maniobra en que sea necesario o aconsejable para garantizar la seguridad de la nave, teniendo en cuenta el estado de tiempo y del mar, o las condiciones locales que puedan afectar la navegación.*

*3. Es, en todo momento y circunstancia, responsable directo por la seguridad de la nave, su carga y las personas a bordo. Cuando lleve Práctico a bordo y considere que las indicaciones o instrucciones de éste son peligrosas para la seguridad de la nave, otras naves cercanas, o las instalaciones portuarias y costeras, se apartará de dichas instrucciones y ordenará personalmente la maniobra o navegación, relevando al Práctico en sus funciones parcial o totalmente, y dejando en tales casos constancia de ello en el diario de navegación.*

*“(...)” (Cursiva, subraya y negrilla fuera de texto)*

Así las cosas, se puede colegir que las circunstancias que rodearon la referida arribada forzosa no se encuentra dentro de situaciones inesperadas (*caso fortuito o fuerza mayor*), al considerar que pudieron ser previsibles e irresistibles en la medida de que el Capitán de la motonave hubiera demostrado con fundamentos probatorios el óptimo estado del velero antes del zarpe, aportando los certificados de la misma donde constaran realización de inspecciones, entre otros documentos donde se evidenciara el correcto estado de funcionamiento de la nave.

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:

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

*"(...) 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 (...)" (Cursiva 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 presupuesto legal se encontrará configurado cuando, de cara al suceso pertinente no pueda o pudo evitar, ni eludir sus efectos<sup>2</sup> (...)"* (Cursiva y subraya 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 o caso fortuito 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 (...)"*. Por esta razón le correspondía al Capitán de la motonave "JOKER", 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 evidenciaron con las pruebas recaudadas en el proceso, razón por la cual el Despacho mantendrá lo dispuesto por el fallador de primera instancia, en el sentido de confirmar como ilegítima la arribada y declarar la responsabilidad del señor CARLOS VIRGILIO BALDERAS Y RAMIREZ GARRIDO en su condición de Capitán.

3. En lo correspondiente a las posibles violaciones a normas de Marina Mercante, se evidencia que el fallador de primera instancia declaró responsable al señor CARLOS VIRGILIO BALDERAS Y RAMIREZ GARRIDO por la transgresión del numeral 10 del artículo 1501 del Código de Comercio. Por lo cual, el Despacho en consideración con los hechos que dieron origen a la presente investigación, considera probado dicho quebrantamiento de la normatividad y procederá a confirmar la responsabilidad administrativa, así como del llamado de atención a título de sanción.

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

4. Por último, es claro que el fallador de primera instancia no se refirió al avalúo de los daños como consecuencia de la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "JOKER", hecho que en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984 debe contemplarse en la decisión.

No obstante, no obra dentro del expediente de la referencia prueba en la cual se relacione el valor de los daños ocasionados con el siniestro, en consecuencia, atendiendo al grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar, practicar, pruebas y citar a las partes, por cuanto se debe emitir una decisión de plano, este Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

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

### RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR** en su integridad la decisión del 29 de septiembre del 2017, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

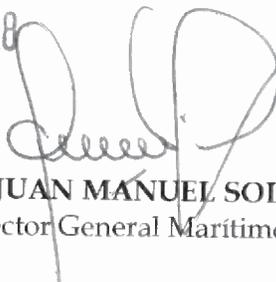
**ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido de la presente decisión al señor CARLOS VIRGILIO BALDERAS Y RAMIREZ GARRIDO, en condición de Capitán de la motonave "JOKER", a la señora ANA CECILIA ABELLO LACOUTURE en condición de Representante Legal de la Agencia Marítima VICTOR ABELLO & ASOCIADOS LTDA., Agente Marítimo de la motonave en referencia, y demás partes interesadas, 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 Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 4°.-** 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.

12 DIC 2018



Vicealmirante **JUAN MANUEL SOLTAU OSPINA**  
Director General Marítimo (E)