

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



---

Bogotá, D.C., 28 MAY 2019

Referencia: 24012013016  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo Arribada Forzosa -  
Consulta

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo de primera instancia emitido el día 26 de febrero de 2018, por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "GERMAN Y MIGUEL" de bandera de República Dominicana, de matrícula MT 66229MZ, por los hechos ocurridos el día 04 de diciembre de 2013, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta, suscrita por el señor TOMÁS PÉREZ ALVARADO, en calidad de Capitán de la motonave "GERMAN Y MIGUEL", el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, tuvo conocimiento del siniestro de arribada forzosa ocurrido el día 04 de diciembre del 2013.
2. Como consecuencia de lo anterior, el día 10 de diciembre de 2013, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, decretó la apertura de la investigación por el presunto siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "GERMAN Y MIGUEL", ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos, y fijó fecha para la realización de la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. El día 26 de febrero de 2018, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar profirió fallo de primera instancia, en el que resolvió lo siguiente:

*"Declarar simple o particular la avería de la motonave "GERMAN Y MIGUEL" y como consecuencia de ello legitima la arribada forzosa de la misma, al mando del Capitán TOMAS PÉREZ ALVARADO (...)"*. (Cursiva fuera de texto)

*"Declarar no responsable por el arribo forzoso al Capitán, al Maquinista, al Armador y a la Agencia Marítima de la motonave "GERMAN Y MIGUEL (...)"*. (Cursiva fuera de texto)

*"Abstenerse de fijar avalúo de daños (...)"*. (Cursiva fuera de texto)

*"declarar que como consecuencia de los hechos no existió violación a las normas de Marina Mercante (...)"*. (Cursiva fuera de texto)

4. Al no haberse interpuesto el recurso de reposición y en subsidio apelación en contra del fallo, este Despacho entrará a revisar en vía de consulta la decisión de primera instancia, emitida el 26 de febrero de 2018, conforme a lo establecido en 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 marítimo 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 No. 1605, el día 4 de noviembre de 2004.

### CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Teniendo como fundamento lo expuesto con antelación, este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos procesales y sustanciales que dieron mérito al Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, para proferir decisión de primera instancia. Acto seguido, se hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta.

En cuanto a los aspectos procesales que figuran en la investigación, es menester expresar por parte del Despacho, el cumplimiento integral en lo que respecta a las etapas de la investigación surtidas al interior de la primera instancia, esto es, aquellas

adelantadas por el Capitán de Puerto. Sobre el asunto, nótese que éstas fueron efectuadas en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Para abordar los aspectos sustanciales constitutivos del presente proveído, este fallador se pronunciará en torno a los siguientes ejes temáticos: (I) De la configuración y ocurrencia del siniestro marítimo investigado, (II) De la navegación marítima como actividad peligrosa y el régimen de responsabilidad aplicable, (III) Del análisis técnico, (IV) Del estudio probatorio del caso en concreto (V) Del análisis jurídico y la declaración de responsabilidad civil extracontractual, (VI) Del avalúo de los daños, (VII) De la responsabilidad administrativa por violación a normas de Marina Mercante y, por último, (VIII) De las conclusiones.

### I. De la configuración y ocurrencia del siniestro marítimo investigado

El alcance y las implicaciones que enmarcan los siniestros en el Derecho Marítimo, figura ser un asunto objeto de gran consideración, no solo desde la esfera propiamente académica, sino también desde contextos eminentemente internacionales.

La complejidad que comporta la naturaleza de los siniestros marítimos, por un lado, y su relación directa con la seguridad de la vida humana en el mar y la prevención de la contaminación del medio marino<sup>1</sup>, por el otro, son sin expresar duda alguna elementos de relevancia culminantes para el integral funcionamiento de la navegación.

La idea de entender los siniestros marítimos como un asunto inexorablemente relacionado con la seguridad, apelando al carácter riesgoso del derecho marítimo, y su proceso de regulación, ha sido un avance significativo, tanto por la Organización Marítima Internacional como por las autoridades marítimas regionales.

Para efectos de lo anterior, el artículo 26 del Decreto 2324 de 1984, sobre los accidentes o siniestros marítimos, prevé:

*“Artículo 26. Accidentes o siniestros marítimos. 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*

---

<sup>1</sup> La seguridad de la vida humana en el mar, la prevención de la contaminación del medio marino y el control adecuado del tráfico marítimo, forman parte de los objetivos centrales de la Organización Marítima Internacional, de conformidad con el artículo I del Convenio Constitutivo de la misma, en el que se aduce lo siguiente: “Dejar un sistema de cooperación entre los gobiernos en la esfera de la reglamentación y las prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes al tráfico marítimo destinado al comercio internacional; adelantar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como resulte posible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por buques (...)”.

*Colombia y por la costumbre nacional o internacional. Para los efectos del presente decreto –haciendo referencia al Decreto 2324 de 1984– 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 y,*
- g) Los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias".*  
(cursiva fuera de texto)

Del material probatorio que reposa en el expediente, este Despacho encuentra que el siniestro marítimo que se investiga es de arribada forzosa de la motonave "GERMAN Y MIGUEL" de bandera de República Dominicana, ocurrido el día 04 de diciembre de 2013, en virtud del numeral e) del artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984. En el mismo, también se extrae que en su momento se investigó un siniestro de avería o varadura, teniendo en cuenta sus características se demostró que el único siniestro que se configura en este caso es como se mencionó anteriormente el de *arribada forzosa*.

## II. De la navegación marítima como actividad peligrosa y el régimen de responsabilidad aplicable

Colombia, a través de la Ley 8 de 1980, aprobó la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar - SOLAS, adoptada el 01 de noviembre de 1974 por la Organización Marítima Internacional, así como su Protocolo de 1978 y la autorización expresa de su adhesión.

Al adoptar el mencionado instrumento internacional, el ordenamiento jurídico se comprometió a cumplir las disposiciones en él prescritas, especialmente las concernientes a "Establecer normas mínimas relativas a la construcción, el equipo y la utilización de los buques, compatibles con su seguridad", siendo este el objetivo principal del SOLAS.

La referida convención –en su objeto principal– expuso que: "Los estados de abanderamiento son responsables de asegurar que los buques que enarbolan su pabellón cumplan las disposiciones del convenio, el cual prescribe la expedición de una serie de certificados como prueba de que se ha hecho así". (Convenio Internacional SOLAS, objetivo principal).

En este punto, es pertinente recordar que el artículo 2356 del Código Civil contempla la presunción de responsabilidad en contra de quien despliega ciertas actividades peligrosas que por su naturaleza generan peligro, presunción de la cual no escapa quien la ejerce, tratando de demostrar diligencia y cuidado en el desempeño que le incumbe, ya que, como por sabido se tiene, se le exige, con miras a exonerarse, que demuestre una causa extraña que rompa el nexo causal.

La jurisprudencia determina que, por regla general en los eventos dañosos generados por las **actividades peligrosas**, se aplica un régimen objetivo debido al factor riesgo a que se exponen quienes despliegan este tipo de actividades.

De lo expuesto anteriormente se desprende que sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, recae la presunción de responsabilidad por ser quien ha ejecutado la acción y ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual solo le es posible exonerarse por la intervención de los siguientes eventos:

- *Caso fortuito o fuerza mayor*
- *El hecho de un tercero*
- *Culpa de la víctima*

Al respecto la ley 95 de 1890, en su artículo 90 señala:

*"Se llama fuerza mayor o caso fortuito, el imprevisto á que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los autos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc"* (cursiva fuera del texto).

De acuerdo con lo anterior, para que se configure la fuerza mayor o el caso fortuito se debe verificar la concurrencia de dos factores A) que el hecho sea imprevisible, esto es que dentro de las circunstancias normales de la vida, no sea posible contemplar por anticipado su ocurrencia. B) que el hecho sea irresistible, o sea que el agente no pueda evitar su acaecimiento ni superar sus consecuencias<sup>2</sup>.

### III. Del análisis Técnico

De la inspección realizada a la motonave "GERMAN Y MIGUEL", presentado por el señor Perito Naval ALFREDO ORCASITAS CURVELO que figura del folio 41 al 45 del expediente dice lo siguiente:

- **Casus de los aspectos técnicos y descripción de los daños**

*"(...) el tubo de escape a la Salida del motor principal dentro de la sala de máquinas sufrió fractura por falla de material del tubo, lo que ocasiono que los*

---

<sup>2</sup> Código Civil Anotado, editorial LEYER - Decimoprimer edición, página 50-51.

*gases de escape, monóxido de carbono, pasaran a la sala de máquinas con el peligro que esto implica para la salud humana y se detectara la fuga por el tubo de escape". (Cursiva y subraya fuera de texto).*

*"En ese solo sitio el tubo de escape presentó agrietamiento por lo cual debía ser separado y hacerse prueba de estanqueidad, para verificar que no hay paso de humo a la sala de máquinas y que el tubo se encuentra estanco". (Cursivas fuera de texto).*

#### **"(...) Conclusiones del Peritazgo:**

1. *"Considero que el tubo de escape del motor principal, tiene buena estanqueidad y sus condiciones de operación son óptimas, por lo cual me permito conceptuar, que el sistema de propulsión de la embarcación opera bajo rangos normales de funcionamiento". (Cursiva fuera de texto).*

De acuerdo al peritaje que obra en el expediente es pertinente decir que las conductas por parte de las personas involucradas, es decir de las que en el momento se encontraban navegando en la motonave "GERMAN Y MIGUEL", fue acertada, pues actuaron de manera inmediata y tomaron acciones que permitieron salvaguardar la vida de la tripulación y la nave.

Así las cosas, no cabe duda que se presentó una falla en la motonave pero que esta fue sobrellevada de la mejor manera posible, evitando así una situación más grave de la que se presentó.

#### **IV. Del estudio probatorio del caso en concreto**

Respecto a la exoneración de responsabilidad emitida en la decisión de primera instancia, se estima pertinente realizar el siguiente análisis, conforme las pruebas obrantes en el expediente:

De la ocurrencia del siniestro marítimo, en audiencia pública de fecha 13 de diciembre del 2013, el Capitán de la Nave, Sr. TOMAS PEREZ ALVARADO, afirmó lo siguiente:

*"(...) Más o menos a la altura de los monjes comenzó a fallar el motor, cuando íbamos cerca al monje norte el motor empezó a fallar quedando a la deriva, en la posición 12°14' con la 71°40' W, hay salimos ronizando (costear), cuando llegamos a donde se tenía cobertura de señal celular nos comunicamos con la Capitanía de Puerto Bolívar, porque uno llama por radio y no responden, seguimos ronizando (costear) hasta el día 7 de diciembre nos cogió un buque "DON JUANES" nos recogió a la altura de Puerto Bolívar, en la posición 12°22N con 70°00W a las 10:00 de la noche del día siete de diciembre, nos llevaron al muelle donde fondeamos los barcos de Puerto nuevo, hay llegamos a la una de la mañana, nos recibieron las*

*autoridades marítimas a las 14:35 de la tarde". (Cursiva y subraya fuera de texto).*

En cuanto a la pregunta que se le hizo que cuando fue la última vez que le hicieron mantenimiento al propulsor de la motonave, contestó:

*"No puedo decirle porque cuando llegué ya este barco estaba trabajando". (Cursiva fuera de texto)*

Respecto a la pregunta que se le hizo, que a quién reportó lo ocurrido con la motonave "GERMAN Y MIGUEL", contestó:

*"Nosotros no nos reportamos a nadie porque no teníamos señal, ni cobertura para comunicarse". (Cursiva fuera de texto).*

En la misma audiencia, el señor GERARDO RODRIGUEZ, en calidad de Maquinista de la motonave "GERMAN Y MIGUEL", respecto a los hechos dijo:

*"Salimos el día 4 de diciembre, nos devolvimos por causa del escape del mofle que estaba roto, verifico un perito y nos dieron el zarpe para el día siguiente en horas de la tarde salimos y a la altura del archipiélago de los monjes la maquina bajo la lubricación de 65 a 18psi, donde yo a verificar de paso, donde revise las válvulas de presión de nuevo, pero en unas cuantas millas después volvió a bajar, decidí apagar la máquina y fue cuando nos quedamos a la deriva, tratamos de dar aviso a las autoridades venezolanas y no nos respondieron y no tuvimos comunicación con ellos, de ahí quedamos a la deriva fuimos rescatados a los dos días siguiente por la motonave don juanes a la altura de puerto bolívar, improvisamos una vela para que la brisa nos orillara como a las 10:30 de la noche, entramos a puerto nuevo ese es el cuento que tengo"(cursiva fuera de texto).*

Respecto a la pregunta, de cuándo fue la última vez que le hicieron mantenimiento al propulsor de la motonave, afirmó:

*"(...) Mes once día diez o nueve, cambio de aceite, filtro, mantenimiento rutinario". (Cursiva fuera de texto)*

Respecto a quién informó lo ocurrido con la motonave, dijo:

*"Los primeros que nos comunicamos fue con ustedes aquí, cuando teníamos comunicación". (Cursiva fuera de texto).*

Teniendo como fundamento las declaraciones rendidas por el Capitán y el Maquinista de la motonave "GERMAN Y MIGUEL", este Despacho evidencia la ocurrencia del

siniestro marítimo de arribada forzosa acaecido en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar.

Este fallador hace especial mención que el gobierno y la dirección de la nave se encuentran en cabeza del Capitán.

En el caso en concreto, basta analizar los elementos materiales probatorios que dan cuenta del momento justo de la ocurrencia del siniestro marítimo, para concluir de manera clara e inequívoca que el hecho generador del siniestro fue una fractura que sufrió el tubo de escape a la Salida del motor principal dentro de la sala de máquinas por falla de material del mismo situación que se salía de las manos del Capitán y del Maquinista de la motonave debido a una fuerza mayor, pues ningún ser humano está exento de que se le presenten situaciones que no estén al alcance de solucionar por su propia cuenta. En este caso en particular, el Maquinista de la motonave, realizó la revisión pertinente a la motonave que tenía a cargo, y encontró fallas mecánicas, que fueron subsanadas antes de emprender la navegación, sin embargo, minutos después de estar navegando se presenta otra falla que anda tenía que ver con la del comienzo y que fue producida por agentes externos a él, como fue una falla que sufrió el propulsor del motor y por tal motivo generó el Siniestro de arribada forzosa.

El Despacho precisa que (de acuerdo al informe pericial rendido y las declaraciones que reposan en el expediente) está claro que el siniestro se originó por una falla en el propulsor del motor.

La conducta del Capitán y del Maquinista de la motonave "GERMAN Y MIGUEL" no es la que determinó el accidente, pues este tipo de eventos ocurren en cualquier momento, es así que el Maquinista de la motonave ejecutó labores para superar el riesgo existente y que los resultados de la travesía no fueran más graves. Así mismo, la conducta del Capitán fue acertada al momento de seguir las instrucciones impartidas por el maquinista, que en el uso de sus conocimientos y facultades tomó la mejor decisión para proteger la vida de la tripulación y mantener en las mejores condiciones la motonave. Nótese que en virtud de los artículos 1495 y 1501 del Código de Comercio, una de las principales funciones del Capitán consiste en ejercer gobierno y dirección de la nave

Se presentó una situación de peligro pero no fue por descuido del Capitán ni por falta de supervisión del maquinista, ya que estos habían cumplido con sus respectivas responsabilidades al hacer las revisiones y mantenimientos a la motonave. No obstante, se presentó un hecho que alteró el funcionamiento de la misma obligándolos a llegar a puerto para corregir el daño.

Si bien es cierto que la navegación marítima se considera como una actividad peligrosa y que se le atribuye la culpa a quienes la ejercen, también lo es que en

ocasiones con miras a exonerarse de responsabilidad es posible que se pueda llegar a demostrar una causa extraña que rompa el nexo causal.

Respecto al actuar del Capitán y del Maquinista de la nave, merece especial comentario para este fallador que estos buscaron los medios para salvar su vida y resolver el incidente de una manera rápida y efectiva, evitando que el siniestro fuera más grave y afectara la nave y la tripulación de una forma más trágica de la que tuvieron que vivir a casusa del mismo.

La seguridad de las personas y el servicio de la nave son responsabilidad del Capitán, pues es él quien ostenta el gobierno y la dirección de la misma. En este caso la actitud del Capitán y del Maquinista fue acertada, pues la nave empezó a fallar por circunstancias mecánicas ajenas a la tripulación, por lo tanto se evidenció un arribo legítimo a puerto y la situación fue manejada de una manera positiva.

En este caso, se tiene que la Motonave "GERMAN Y MIGUEL", estaba realizando la navegación y se tenía la certeza de las buenas condiciones de la motonave, debido al manteniendo que le habían realizado y a la inspección que se le hizo antes de zarpar de Puerto Bolívar a raíz de una falla diferente que presentó la motonave, por lo que se consideró que la misma estaba apta para navegar, sin pensar en la falla que se presentó cuando iban rumbo al Puerto de Aruba.

Lo anterior se encontró probado con la versión rendida por el Maquinista de la motonave quien indicó que a la motonave se le había realizado el mantenimiento de rigor.

#### V. Del análisis jurídico y la declaración de responsabilidad civil extracontractual

En el caso que nos ocupa, se encuentra probado que:

El hecho generador del siniestro objeto del asunto sub examine, fue una falla mecánica que no dependía del Capitán ni el Maquinista pues la motonave según las inspecciones realizadas se encontraba apta para navegar. Es claro que la causa determinante del siniestro radica en lo mencionado anteriormente. Así mismo, se observa que tanto Capitán como Maquinista tomaron las medidas necesarias para que el siniestro no resultara más grave.

En este orden de ideas, es claro para este Despacho que se configuran los elementos para la exoneración de responsabilidad civil extracontractual, razón por la cual este fallador confirmará la decisión determinada por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar.

## **VI. Del avalúo de los daños ocasionados.**

En cuanto a este acápite, es menester anotar que el fallador de primera instancia se abstuvo de pronunciarse sobre el avalúo de los daños.

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

## **VII. De la responsabilidad administrativa por violación a las normas de Marina Mercante**

Este Despacho encuentra que el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar no advirtió infracción alguna a las normas de Marina Mercante, razón por la cual se abstuvo de imponer medidas sancionatorias de las que trata el artículo 80 del Decreto Ley 2324 de 1984. Así mismo, esta instancia no vislumbra hechos que generen violación de tales normas, por lo que se respaldará en tal sentido la posición del fallador de primera instancia.

## **VIII. De las conclusiones**

En definitiva, se puede considerar que en el presente siniestro marítimo intervino de manera determinante un hecho de caso fortuito o fuerza mayor que generó el mismo, y que la reacción del Capitán y del Maquinista frente al siniestro fue acertada, pues reaccionó a tiempo tomando las medidas necesarias y a las que dadas las circunstancias tenía al alcance de su mano.

En consecuencia de lo anteriormente expuesto, encuentra el Despacho que en los hechos acaecidos el día 04 de diciembre de 2013, está probatoriamente fundamentada la arribada forzosa legítima por parte del señor TOMAS PEREZ ALVARADO, en su condición de Capitán, razón por la cual se acoge lo dispuesto por el A quo.

En mérito de lo expuesto, el Director General Marítimo,

### **RESUELVE**

**ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR** en todas sus partes el fallo de primera instancia proferido el día 26 de febrero de 2018, por el señor Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, con fundamento en la expuesto en la parte considerativa de éste proveído.

**ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar, el contenido de la presente decisión al señor TOMAS PEREZ

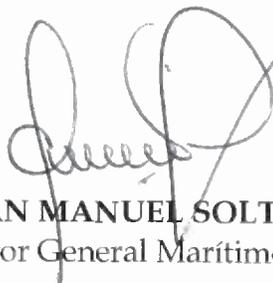
ALVARADO, en calidad de Capitán de la motonave "GERMAN Y MIGUEL" y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**ARTÍCULO 3°.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 4°.- REMITIR** el expediente al Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, para que una vez quede en firme la decisión, se allegue copia en digital del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima, para lo de su competencia.

Notifíquese y cúmplase,

28 MAY 2019



Vicealmirante **JUAN MANUEL SOLTAU OSPINA**  
Director General Marítimo