

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 30 MAR 2016

Referencia: 22012004006 - CP12  
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 junio de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés Isla, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de ARRIBADA FORZOSA de la M/N "B. JUNIOR I" de bandera colombiana, ocurrido el 18 de noviembre de 2004, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. Mediante informe presentado por el señor CARLOS ALBERTO ZÚÑIGA GUZMAN, Inspector de turno, y la protesta presentada por el señor MORRIS ISRAEL OROZCO en su condición de Capitán de la M/N "GILBERT", el Capitán de Puerto de Providencia Isla tuvo conocimiento del presunto siniestro de arribada forzosa de la M/N "B. JUNIOR I".
2. El día 18 de noviembre de 2004, el Capitán de Puerto de Providencia Isla emitió auto de apertura de la investigación por siniestro marítimo de arribada forzosa de la M/N "B. JUNIOR I", decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.

El día 25 de octubre de 2007, la Capitanía de Puerto de San Andrés Isla decreta la nulidad del auto de apertura del 18 de noviembre de 2004, así como las declaraciones adelantadas por los señores JESUS MCLEAN ARCHBOLD, ALVARO GARCÍA HOOKER, DAVID JAVIER IBARRA NARVAEZ y MORRIS ISRAEL OROZCO. En consecuencia, ordena devolver el expediente a la Capitanía de Puerto de Providencia Isla, con el fin que se dé apertura a la investigación por siniestro marítimo de arribada forzosa de la M/N "B. JUNIOR I".

Por lo anterior, el día 26 de octubre de 2007, la Capitanía de Puerto de Providencia Isla emitió auto de apertura la investigación por siniestro marítimo de arribada forzosa de la M/N "B. JUNIOR I", decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.

104

3. El día 29 de junio de 2012, el Capitán de Puerto de San Andrés profirió fallo de primera instancia a través del cual declaró que la arribada forzosa efectuada por el señor ALVARO GARCÍA HOOKER, capitán de la M/N "B. JUNIOR I", de bandera colombiana, fue ilegítimo.

El despacho se abstuvo de fijar avalúo de los daños, por cuanto no se demostró perjuicio directo o reparación alguna por indemnizaciones.

4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de San Andrés Isla 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

Por medio del informe de la arribada forzosa de la M/N "B. JUNIOR I", presentado por el inspector de turno CARLOS ALBERTO ZÚÑIGA GUZMAN, el día 18 de noviembre de 2004, se coligen como circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro marítimo las siguientes:

*"El día jueves 18 de noviembre del año en curso, estando en la guardia de turno como inspector de nave, el señor agente marítimo MERLANO GALLARDO me informó del aviso de arribo de la M/N "B. JUNIOR I", la cual venía con arribo forzoso.*

*Procedí a realizar la visita de la motonave a las 12:46 horas, revisada su documentación de zarpe No. 61458, con 2 tripulantes, 16 pescadores y al mando el señor ALVARO GARCÍA HOOKER, le pregunté al Capitán de la motonave cuál fue el motivo para arribar a este puerto y me manifestó que se debía a un apoyo brindado al pesquero GILBERT, en la traída de 1.000 libras de pescado, del cual traía problemas en el sistema de refrigeración. El Capitán del pesquero B. JUNIOR I manifestó tener como carga 4.200 libras de pescado (Incluyendo las 1.000 libras del pesquero GILBERT) y 1.500 libras de langosta, del cual quedó registrado en el acta de visita No. CP12-0443-N, la cual procedí inmediatamente efectuar inspección visual de la carga de pescado y langosta en los cuartos fríos. Quedando plasmado en el acta de visita le manifesté al Capitán del pesquero B. JUNIOR I, que no podía descargar el producto del pesquero GILBERT y mucho menos el suyo en este puerto sin la debida autorización de la Secretaria de Agricultura y Pesca y tenía que presentar su respectiva protesta en el menor tiempo posible (...)"*

## CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Respecto de lo que se considera accidentes o siniestros marítimos, el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984 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:*

- 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,
- g) Los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias".

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

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

Del mismo modo, el Código diferencia 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".*

De lo mencionado anteriormente se tiene que, lo ocurrido el día 18 de noviembre de 2004 cuando la M/N "B. JUNIOR I" recaló al Puerto de Providencia Isla, constituyó el siniestro marítimo de arribada forzosa, pues la nave tenía como destino el Puerto de San Andrés Isla, y no se encontraba autorizada para recalar en otro puerto distinto.

Hay que aclarar que la M/N "B. JUNIOR I" arribó al Puerto de Providencia Isla porque prestó su ayuda a la M/N GILBERT, la cual presentó unas fallas en el sistema de enfriamiento de los cuartos donde almacenaban el producto de la pesca. Sin embargo, la M/N "B. JUNIOR I", no tenía permiso por parte de la Autoridad Marítima para realizar maniobras con producto pesquero en la Isla de Providencia.

El día 25 de octubre de 2007, la Capitanía de Puerto de San Andrés Isla decreta la nulidad del auto de apertura del 18 de noviembre de 2004, así como las declaraciones adelantadas por los señores JESUS MCLEAN ARCHBOLD. ALVARO GARCÍA HOOKER, DAVID JAVIER IBARRA NARVAEZ y MORRIS ISRAEL OROZCO. En consecuencia, ordena devolver el expediente a la Capitanía de Puerto de Providencia Isla, con el fin que se dé apertura a la investigación por siniestro marítimo de arribada forzosa de la M/N "B. JUNIOR I".

Por lo anterior, el día 26 de octubre de 2007, la Capitanía de Puerto de Providencia Isla emitió auto de apertura la investigación por siniestro marítimo de arribada forzosa de la M/N "B. JUNIOR I",

decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación. Aun así, no se logró indagar a profundidad los hechos ocurridos el día 18 de noviembre de 2004, toda vez que las partes involucradas en la investigación no fueron debidamente notificadas para rendir declaración y ejercer su derecho de defensa.

Dentro de la investigación por siniestros marítimos no hay hechos probados, el juez, en este caso el Capitán de Puerto, debe procurar reunir todo el material probatorio que sea necesario para llegar a una certeza de la verdad procesal y dictar un fallo de fondo. Si no cuenta con este material probatorio, debe ordenar el archivo la investigación.

Por último, este Despacho estima adecuado señalar los considerandos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, que consagra el contenido de los fallos, así:

*"(...) Los fallos deberán ser motivados, debiendo hacer la declaración de culpabilidad y responsabilidad con respecto a los accidentes investigados, si es que a ello hubiere lugar y, determinar el avalúo de los daños ocurridos con tal motivo. Así mismo impondrá las sanciones o multas que fueren del caso se comprobaren violaciones a normas o reglamentos que regulan las actividades marítimas (...)"*

Ahora bien, es claro que en la decisión de primera instancia no se realizó el avalúo de los daños que sufrió la embarcación, tampoco se tuvo conocimiento de la intervención formal de persona teniente a reclamarlos, hecho que en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984 debe contemplarse en la decisión.

De otra parte, al existir una imposibilidad legal de este Despacho para reabrir la investigación y/o decretar pruebas de oficio en vía de Consulta, no es factible poder llegar al esclarecimiento de los hechos, por cuanto se debe emitir un fallo de plano, según lo consagrado en el artículo 57 Decreto Ley 2324 de 1984.

Finalmente, procede el Despacho a revocar en su totalidad la decisión del día 29 de junio de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés Isla, y por lo tanto, ordenar el archivo de la investigación.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- REVOCAR** en su totalidad la decisión de primera instancia del día 29 de junio de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés Isla, de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva del presente fallo.

**ARTÍCULO 2°.- ORDÉNESE** el archivo de la presente investigación de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva del presente fallo.

**ARTÍCULO 3°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de San Andrés Isla el contenido del presente fallo al señor ALVARO GARCÍA HOOKER, identificado con cédula de ciudadanía No. 9.057.594 expedida en Cartagena, en calidad de Capitán de la M/N "B. JUNIOR I" y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

163

**ARTÍCULO 4°.- COMISIONAR** al Capitán de Puerto de San Andrés Isla para que, una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, remita copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

30 MAR 2016



Vicealmirante **PABLO EMILIO ROMERO ROJAS**  
Director General Marítimo