

104.

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 21 ABR 2017

Referencia: 14012012016  
Investigación: Jurisdiccional por siniestro marítimo arribada forzosa - Consulta

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 20 de junio de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de arribada forzosa de la M/N "HELIOS" de bandera de Panamá, ocurrido el día 27 de diciembre de 2012, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta del 27 de diciembre de 2012, suscrita por el señor MANUEL BUSTAMANTE, en calidad de Capitán de la motonave "HELIOS" el Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento de la arribada forzosa de la citada motonave.
2. En consecuencia de lo anterior, el día 27 de diciembre de 2012, el Capitán de Puerto de Santa Marta decretó la apertura de investigación por el presunto siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "HELIOS", 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. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas el día 20 de junio de 2013, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró legítima la arribada forzosa de la M/N "HELIOS".

De igual forma, 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 Santa Marta envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme lo establece el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

*[Firma]*

*[Firma]*

## 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

De acuerdo con el dictamen pericial (folio 29-46) rendido por el señor MIGUEL ANTONIO VELOZA ARIAS, Perito Naval categoría A, respecto a las circunstancias de tiempo, modo y lugar de los hechos que rodearon el siniestro se informó lo siguiente:

*(...) "Condiciones técnicas del sistema de propulsión:*

*En la inspección realizada, se encuentran desmontadas por ambos costados las tapas del cárter, de las cuales tres (03) de estas se observan disparadas las válvulas de seguridad, el Ingeniero Jefe me informa que en la inspección que el realizo observó daños en el material del cojinete de biela del cilindro número 8, lo cual efectivamente se verificó, encontrando daño en el recubrimiento del cojinete de ese cilindro.*

*Condiciones Técnico -Náuticas:*

*La avería del cojinete del cilindro No. 8, deja fuera de servicios el sistema de propulsión, y a la embarcación sin maniobrabilidad y a la deriva*

*(...) Análisis Condiciones Meteomarinas:*

*Verificadas las condiciones establecidas en los reportes meteomarinas del CIOH para el área de Santa Marta, podemos establecer que estas coinciden con las observaciones por el Primer Oficial, quien entregó la guardia minutos antes que se produjera la avería en el motor propulsor, igualmente podemos apreciar en los reportes que estas condiciones tienden incrementarse para el día 27 de diciembre.*

*Por consiguiente, se puede concluir que las condiciones que se estaban presentando en el momento en que se presentó la avería del motor propulsor y posteriores a ésta, son consideradas desfavorables para realizar las inspecciones y verificaciones requeridas para determinar la magnitud de la avería y su reparación, para restablecer las condiciones de Seguridad de la MN HELIOS y su tripulación.*

*Conducta técnicas del personal de la MN Helios:*

*Del Aceitero de Guardia*

122

*El aceitero de guardia al momento de escuchar ruidos anormales en el funcionamiento del motor propulsor, solicita al oficial de guardia del puente reducir revoluciones y devolver el control al cuarto de máquinas, y cuando al parecer una explosión y observa salida de humo por ambos costados del motor, decide para el motor e informar al Ingeniero Jefe. (...)*

#### *Ingeniero Jefe*

*El ingeniero Jefe junto con el aceitero de guardia procede a verificar las condiciones del motor propulsor y observa que éste se encuentra atascado, que no vira manualmente, situación que es informada al Capitán de la MN HELIOS, y analizada en conjunto con el representante de la compañía que se encuentra a bordo, decidiendo en común acuerdo contactar las Autoridades del puerto más cercano, que para nuestro caso es el puerto de Santa Marta, con el propósito de solicitar asistencia en busca de refugio para poder realizar las correspondientes verificaciones y reparaciones para restablecer las condiciones técnico-náuticas y de seguridad para la embarcación y su tripulación.*

#### *Conclusiones*

- *Que los hechos ocurrieron encontrándose la embarcación en ruta hacia el puerto de Guaranao Venezuela, en latitud 11° 40'N Longitud 074 ° 22W, a las 22:10 horas LT del día 26 de diciembre de 2012.*
- *Que debido a la avería del cojinete del cilindro No 8, la MN HELIOS queda sin sistema de propulsión, sin maniobrabilidad y a la deriva.*
- *Que la condiciones Meteorológicas que se presentaban en el área en el momento en que ocurrieron los hechos, con la tendencia a empeorar de acuerdo con el pronóstico emitido por el CIOH no eran favorables para realizar las verificaciones y posteriores reparaciones requeridas para restaurar las condiciones técnico- náuticas y de seguridad de la embarcación.*
- *Que por los hechos anotados anteriormente, el Capitán de la MN HELIOS, toma la decisión de contactar a las Autoridades del puerto más cercano, con el propósito de solicitar asistencia en busca de refugio, para poder realizar las correspondientes verificaciones y reparaciones con el fin de restablecer las condiciones Técnico- náuticas y de seguridad para la embarcación y su tripulación.*
- *Que la decisión tomada por el Aceitero de guardia, de solicitar al oficial de puente el control del sistema de propulsión en la máquina y posteriormente asegurándolo e informando al Ingeniero Jefe, es acertado, ya que su oportuna intervención evitó mayores daños en el motor propulsor.*
- *Que el oficial de puente actuó de acuerdo a las circunstancias que se presentaban en el momento de la avería del sistema de propulsión.*

*47*

- *Que el Ingeniero jefe actuó de manera profesional, frente a los hechos ocurridos en la avería del sistema de propulsión de la MN HELIOS.*
- *Que el Capitán tomó las decisiones correctas, para salvaguardar la embarcación y su tripulación” (cursivas y negrillas fuera de texto).*

## CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Conforme a lo anteriormente descrito, este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos procesales y sustanciales 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.

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 “HELIOS” de bandera de Panamá, ocurrida el día 27 de diciembre de 2012, cuando la nave se desplazaba desde la bahía de Flamenco en el puerto de Balboa - Panamá, hasta el puerto de Guarao - Venezuela. (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 “HELIOS” a cargo del Capitán de la nave señor MANUEL ANTONIO BUSTAMANTE DELGADO, debido a que la falla en el motor era imprevisible, pues el daño se encontraba oculto.

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”*

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, negrilla y subraya fuera de texto).*

123

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

Ahora bien, sobre la declaración de legitimidad de la arribada forzosa investigada y la exoneración de responsabilidad del Capitán de la nave señalada por el fallador de primera instancia, se procederá a su análisis conforme las pruebas obrantes en el expediente, así:

- En la declaración rendida por el señor MANUEL ANTONIO BUSTAMANTE DELGADO, en calidad Capitán de la motonave "HELIOS" (fls. 22 y 23), sobre los hechos manifestó:

*"Procedíamos del Puerto de Flamenco (balboa - Panamá), el día 23 de diciembre de 2012, para cruzar canal y llegar a Cristóbal en el lado Atlántico, y el viaje de mar empezó hacia Venezuela a las 16:00 hora con una velocidad promedio de 7 nudos, todo el viaje transcurrió sin ninguna novedad hasta el día 26 de diciembre de 2012, en la latitud 11° 40 N y Longitud 074-22W, hubo un fallo de máquinas a las 20:10 horas local, producido por una explosión en el cartel de la máquina principal quedando la nave sin gobierno por una causa aparente del fallo de la bomba de aceite engranada al motor, en el cual se partieron algunos casquillos, trancando la máquina, a las 20:30 horas se contactó por el canal 16 a la Estación de Guardacostas de Santa Marta, lo cual nos brindaron su ayuda enviando un remolcador para traernos un abrigo seguro, a las 03:30 horas del 27 de diciembre de 2012 el remolcador SEATROUT se acodera a nuestra nave para realizar el remolque a las 03:30 horas, a las 12:00 horas nos notifica el piloto de Santa Marta que vamos a atracar al muelle No. 1 para la espera de las respectiva reparaciones"* (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Se le preguntó cuándo fue el último mantenimiento realizado a la motonave HELIOS, a lo cual respondió:

*"El último mantenimiento que se realizó a la embarcación consta en el certificado anual de Bureau Veritas, el cual lo haré llegar por intermedio del Representante Legal de la Agencia Naves, quiero agregar que hoy se presentó el señor Perito MIGUEL VELOZA el cual levantó un informe objetivo en la máquina de la embarcación HELIOS"* (cursiva fuera de texto).

De la declaración anterior se concluye, que el día 26 de diciembre de 2012 se presentó una falla en la máquina de la nave "HELIOS", producida por una explosión en el cárter de la máquina principal, por lo que quedaron sin gobierno debido a la falla en la bomba de aceite que engrana el motor, en el cual se partieron algunos casquillos, trancando la máquina.

Así mismo, que el último mantenimiento de la nave consta en el certificado anual emitido por la casa clasificadora Bureau Veritas, el que se allegaría con posteridad a la investigación.

- En declaración rendida por el señor HECTOR OROZCO JUSTINIANI, Primer Oficial de Cubierta de la motonave "HELIOS", quien sobre el último mantenimiento de la nave indicó:

*"El día 19 de diciembre de 2012, se realizó una inspección de clase anual por parte de Bureau Veritas y el día 22 de diciembre de 2012 se realizó una calibración y ajustes a la máquina"*

*principal, me consta por un correo electrónico enviado por DPA PEDRO CHIAPPELLO los administradores de la embarcación HELIOS (...)*" (cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto).

- En declaración rendida por el señor GIOVANNI JIMENEZ BONILLA, Aceitero de la motonave "HELIOS", sobre los hechos, relató:

*"Yo estoy trabajando en la cabina y escuché ruido del motor lo cual no era normal, después salí a la cabina que está muy cerca al puente de comando para hablar con el oficial de cubierta para que me explicara qué sucedía, era las 20:10 horas aproximadamente, después esperamos 20 minutos para ver lo que pasaba al motor, cuando conocían los motivos del problema el cual era que el motor no arrancaba más (...)"* (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

- Copia del certificado internacional de arqueo expedido por la casa clasificadora Bureau Veritas a la motonave "HELIOS" de bandera de Panamá el día 29 de abril de 2009 (folio 79).
- Copia del certificado internacional de seguridad expedido por la casa clasificadora Bureau Veritas a la motonave "HELIOS" de bandera de Panamá, vigente desde el 30 de agosto de 2010, hasta el 29 de julio de 2015 (folio 80).

De lo anterior se puede inferir que al tratarse de una motonave con certificados de clasificación expedidos por la casa clasificadora Bureau Veritas la nave contaba con todos los mantenimientos de la nave, lo que permite colegir que las circunstancias que rodearon la mencionada arribada forzosa se encuadran en situaciones inesperadas (*caso fortuito o fuerza mayor*), por cuanto fueron imprevisibles e irresistibles para el Capitán de la motonave "HELIOS", pues no podía prever que se presentara una explosión en el cárter de la máquina principal, quedar sin gobierno por la falla en la bomba de aceite que engrana al motor y se partieran algunos casquetes de la máquina, lo que hace a esta circunstancia desde todo punto de vista imprevisible.

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, consideró 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*

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

*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 por fuera de texto).

Conforme 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> (...)"* (subraya y cursiva del Despacho).

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 constituyen un 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 nave "HELIOS", desvirtuar dicha presunción probando la ocurrencia de un caso fortuito inevitable, circunstancia que se demostró con las pruebas recaudadas en el proceso, razón por la que se procederá a confirmar en su integridad el fallo recurrido.

Así mismo, de lo probado en el expediente no obra constancia de vulneración a la normatividad marítima colombiana, ni existen parámetros que permitan realizar un avalúo de los daños causados como consecuencia del siniestro marítimo.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

#### RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR** en su integridad la decisión emitida el 20 de junio de 2013, por el Capitán de Puerto de Santa Marta, de conformidad con lo expuesto en la parte considerativa del presente proveído.

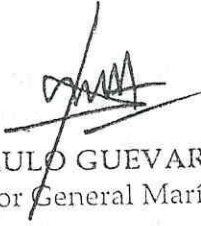
**ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido de la presente decisión al señor MANUEL ANTONIO BUSTAMANTE DELGADO, Capitán de la motonave "HELIOS", al Representante Legal de la Sociedad NAVES S.A.S, Agente Marítimo y a la Abogada MARCELA PINEDA FONRODONA, apoderada del Armador, Capitán y Tripulación de la citada nave, y demás partes interesadas, en cumplimiento a lo establecido en los artículos 46 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.

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

ARTÍCULO 4°.- REMITIR al Capitán de Puerto de Santa Marta, para que una vez quede en firme, se allegue copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase. 21 ABR 2017



Contralmirante PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ  
Director General Marítimo