

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 26 MAR 2016

Referencia: 12012010011  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 29 de mayo de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Tumaco, dentro de la investigación por los siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "NUEVA OLA" de bandera colombiana, ocurrido el 15 de octubre 2010, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. Mediante acta de visita No. CP-02-2364-N-10 de fecha noviembre 08 de 2010, suscrita por el señor Edgar Ricardo Pimienta Ballén, en su condición de inspector de naves de CP2, y Acta de Protesta, suscrita por el Capitán de la M/N "NUEVA OLA", el Capitán de Puerto de Tumaco tuvo conocimiento del arribo forzoso de la citada nave al Municipio del Charco Nariño, debido a que se le presentó un daño en el motor, motivo por el cual quedó a la deriva.
2. Por lo anterior, el Capitán de Puerto de Tumaco 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.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto profirió decisión de primera instancia el día 29 de mayo de 2012, en la cual declaró legítima la arribada forzosa de la motonave "NUEVA OLA".

Así mismo, como consecuencia de violación a las normas de Marina Mercante Colombiana, se impuso al Capitán de la M/N a título de sanción multa de un (01) salario mínimo legal vigente.

4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Tumaco 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 siniestro marítimo 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 la revisión del proceso se analiza las causas técnicas que rodearon el siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "NUEVA OLA", al Municipio El Charco (Nariño), fueron las siguientes:

Se procede a transcribir el dictamen pericial;

*"La inspección técnica se efectuó estando la embarcación atracada en el muelle de La Florida en el sector del Pindo, donde se pudo verificar que el sistema de enfriamiento del propulsor principal presenta ruptura en la manguera que permite el flujo de agua de enfriamiento del mismo desde el Inter Cooler (Serpentín exterior) al tanque de expansión del motor, la cual tuvo que ser empara petada para reiniciar la operación del mismo. Igualmente se observa que el generador auxiliar acoplado al propulsor, presenta desgaste en sus escobillas, las cuales deben ser remplazadas por nuevas para que vuelva a generar electricidad; el generador principal se encuentra en reparación." (...)SIC*

## 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 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, 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:

Del material probatorio, se evidencia la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "NUEVA OLA", al Municipio El Charco (Nariño), hecho que ocurrió el día 15 de octubre de 2010. (Art. 26 Decreto Ley 2324 de 1984).

Cuando encontrándose navegando el maquinista le informa Capitán que existe un daño sufrido en el sistema de enfriamiento del motor, el cual ha sido provocado por la ruptura de una manguera, elevando la temperatura del mismo, siendo necesario dirigirse al municipio más cercano para buscar refacciones.

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

El fallador de primera instancia declaró legítima la arribada forzosa al Municipio El Charco (Nariño), en virtud de ello, y para de analizar la legitimidad o ilegitimidad de la arribada forzosa se hace necesario realizar las siguientes precisiones:

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".*

De lo anterior y sobre el caso en concreto, se evidencia la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "NUEVA OLA", por cuanto arribo al Municipio de El Charco, sin estar autorizado en el zarpe, emitido por la Capitanía de Puerto de Tumaco.

Ahora bien, para determinar la responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa, es necesario citar algunos apartes de la de declaración rendida el día 16 de noviembre de 2010, por el señor ARMEN JOSE QUIÑONES TENORIO, en calidad de Capitán de la motonave "NUEVA OLA", en la que narró los hechos, de la siguiente manera:

*"Nosotros íbamos navegando y cuando en eso me dice el maquinista que la maquina está recalentando porque él le ha echado agua y sigue el recalentamiento, allí él me dice al verificar que es lo que está pasando y mira que hay una daño en la tubería que va al serpentín, hay una manguera que está rota, me dice que hay que parar la maquina porque no se puede continuar así, allí fue donde se paró la maquina a la altura de Guascama a eso de las 3 de la mañana, allí fue que los manómetros estaban subiendo la temperatura él me dijo que había dejar que enfriara la máquina para poder hacer una maniobra, en ese lapso de tiempo de espera, las corrientes y los vientos nos arrastraron casi hasta la altura de la bocana de basan, cuando ya la maquina había enfriado el hizo una maniobra y arranca y cuando ya arranca me dice que la manguera está rota y que tenemos que conseguir una abrazadera y un pedazo de manguera, cuando el arrancó fuimos a mirar si había corriente el generador no generó corriente y allí fue donde acudimos a la planta auxiliar y tampoco*

*funcionó, el maquinista me preguntó que qué hacíamos y le informé al administrador que la única solución que teníamos era que como estábamos cerca al Charco para conseguir esa manguera y esa abrazadera, porque no podíamos quedarnos ahí porque para salvaguardar la integridad de la embarcación y de la tripulación debíamos acudir al puerto más cercano que El Charco, nos quedamos sin corriente porque el generador no genero unas escudillas que se habían dañado, por eso no transmitió el radio, ni el VMS, allí nos dirigimos al Charco y cuando llegamos al muelle el señor administrador saltó a conseguir el tramo de manguera pero fue imposible en ese momento, allí fue donde él le puso la recomendación al señor Manuel Sinisterra que él le dijo que esperara un rato para conseguirle ese tramo de manguera y allí fue cuando llegamos allá el maquinista con su experiencia consiguió un neumático de bicicleta e hizo un arreglito, cuando el hizo eso nos dice el maquinista que si hay posibilidad de correr el barco porque como estaba calentando para ver si había parado eso o seguía, allí nos dirigimos a correr el barco río arriba y en ese trayecto que estábamos recorriendo el barco nos abordó la policía y nos hizo regresar al muelle, allí nos pidieron el zarpe y empezó la investigación y por ese motivo fue que estuvimos ese tiempo allá hasta que se aclarará hasta que la Policía y la DIGIN aclararan todo, allí fue donde el proceso terminó el 5 de noviembre que ya pudimos zarpar para recalar en Tumaco, lo cual hizo el día 7 a las 16:20R, por arribo forzoso. (...)”SIC.*

En relación con las revisiones y mantenimiento efectuada a la nave antes del zarpe, el Capitán de la M/N dijo:

*“La máquina se vive revisando por parte del maquinista cuando va a arrancar, pero a veces hay daños de imprevisto es decir de un momento a otro, si se hacen y si no hay nada de anomalías se arranca, la última vez que se hizo fue antes de arrancar ese viaje.”SIC*

Por su parte, el señor ALVARO QUIÑONES CASTILLO, en calidad de maquinista de la motonave "NUEVA OLA", sobre los hechos relató lo siguiente:

*“(...)siendo las 3:00R de la mañana en la rutina de inspección de la máquina note que el tanque de refrigeración de la máquina se había bajado el caudal de agua, cogí la linterna y empecé a inspeccionar todos los circuitos de generación de agua en la máquina y en la entrada del serpentín que se encuentra una manguera se encuentra una que estaba botando agua, subí y le informe al capitán que tenía que para la máquina para corregir lo que estaba pasando, pero como el agua se encontraba a una temperatura aproximada de 200° de calentamiento había que parar la máquina para que se enfriara el agua, informé al capitán que iba a parar la máquina, el tomo los correctivos necesario y paré la máquina, al ver que el agua estaba muy caliente tenía que esperar que bajara la temperatura al máximo para evitar quemarnos, estaba mareteando y había mucha brisa, allí como pudimos yo le dije al segundo de máquina que me consiguiera un neumático que yo había rajado para salir del percance, porque no teníamos como salir de ese impase, y no se podía por el alto grado de calentamiento, el segundo de máquinas me llevo la cinta de caucho y yo empecé a forrar la manguera que se había roto, cuando hice esa maniobra le echamos agua, cuando ya subí nos encontrábamos frente a la bocana de basan, arranqué la máquina y le informé al capitán que teníamos que tratar de llegar a un pueblo más cercano para ver si solucionábamos el problema que llevábamos y el pueblo más cercano era El Charco, nosotros al llegar al Charco le informé al capitán para que le dijera al administrador que hiciera lo posible de conseguir un tramo de manguera para remplazar el que se nos había averiado, como él tiene relaciones amistosas con algunas personas de allá, le hice otro amarre al barco y salimos a prueba (...)”SIC.*

En relación con el destino de la motonave, se informó:

*"Íbamos para Mosquera, Pital y San Juan de la Costa y luego Tumaco "SIC.*

Acerca del daño sufrido por la nave, dijo:

*"Rotura de la manguera que pasa agua del serpentín a la máquina de refrigeración "SIC.*

En relación con el mantenimiento de la nave, informó:

*"Todos los días 15 minutos antes de arrancar yo inspeccioné la máquina en su totalidad, agua aceite en general, el mantenimiento general fue más o menos a finales del mes de septiembre de 2010" SIC.*

De las declaraciones transcritas, se colige que durante travesía realizada por la motonave, se hace necesario el arribo al Municipio de El Charco, (Municipio el cual no estaba contemplado dentro de los Puertos de arribo autorizados en el zarpe )se presentó un daño en el sistema de enfriamiento del motor, el cual se produjo por la ruptura de una manguera, además de dicho daño, el generador de energía presentó un falla razón por la cual no se pudo establecer comunicación por parte de la Motonave la "NUEVA OLA".

Sin embargo, se evidencia que el problema en la máquina de la motonave no pudo ser solucionado inmediatamente, debido a que como lo expresó en la declaración el marinero ALVARO QUIÑONES CASTILLO, no fue posible reparar el daño sin las refacciones, razón por la cual se hizo necesario para salvaguardar la integridad de la motonave y de su tripulación arribar al Municipio El Charco.

Ahora bien, conforme lo establece el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, dentro de esta clase de investigaciones se debe realizar la declaratoria por la existencia de violación a las normas de Marina Mercante, en virtud de ello, se evidencia que el Capitán de la nave investigada cumplió con las normas que se enuncian a continuación:

El artículo 1501 del Código de Comercio confiere funciones y obligaciones al capitán de la nave, entre las que están:

*"(...) (1) Cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va a emprender*

Sobre la responsabilidad del Capitán de la nave frente al armador, el artículo 1503 establece, así:

*"(...) La responsabilidad del capitán principia desde que se hace reconocer como comandante de la nave y termina con la entrega de ella".*

Conforme lo establecen las normas transcritas, el Capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave, su responsabilidad empieza desde que se hace reconocer

como tal y termina con la entrega de ella, debe cerciorarse de que ésta se encuentra en buenas condiciones de navegabilidad, además que le está prohibido entrar a un puerto distinto al autorizado en el zarpe, sin embargo el Capitán de la nave tomó las acciones para reparar el problema una vez se presentó y salvaguardar la integridad de sus tripulantes y carga

De lo anterior se evidencia que, el Capitán de la motonave "NUEVA OLA", cumplió con las funciones y prohibiciones descritas y consagradas en el Código de Comercio y transcritas anteriormente, teniendo en cuenta que su arribo se produjo por un caso de fuerza mayor, se considera que se encuentra bajo un eximente de responsabilidad.

Ahora bien, es claro que el fallador de primera instancia en su parte resolutive declara la legítima arribada forzosa efectuada por el señor ARMEN JOSE QUIÑONEZ TENORIO, en su calidad de capitán y propietario de la motonave "NUEVA OLA.

A su vez, es preciso hacer la modificación del artículo 3 del fallo de primera instancia de fecha 29 de mayo de 2012 el cual contempla, "imponer a título de sanción al señor ARMEN JOSE QUIÑONEZ TENORIO, identificado con la cédula de ciudadanía número 73.105.783 expedida en Cartagena en su calidad de Capitán y propietario de la motonave "Nueva Ola"(...), así bien, es necesario hacer la claridad en la cual se declara responsable al señor ARMEN JOSE QUIÑONEZ TENORIO de violación a normas de Marina Mercante, situación contemplada en las consideraciones del fallo de primera instancia.

En la primera instancia no realizó el avalúo de los daños que sufrió la embarcación como consecuencia del siniestro marítimo de arribada forzosa, hecho que en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984 debe contemplarse en la decisión.

Sin embargo, atendiendo que en el 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°.- MODIFICAR** el artículo 3 de la decisión del 29 de mayo de 2012, emitida por el Capitán de Puerto de Tumaco, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, el cual quedará así:

**"DECLARAR** responsable de violación a normas de Marina Mercante al señor ARMEN JOSE QUIÑONEZ TENORIO, identificado con la cédula de ciudadanía número 73.105.783 expedida en Cartagena, en su calidad de Capitán y propietario de la motonave "Nueva Ola" para la fecha de los hechos, así bien, imponer a título de sanción una multa equivalente a un (01) salario mínimo mensual legal vigente, suma que asciende a QUINIENTOS SESENTA Y SEIS MIL SETECIENTOS PESOS MCTE. (\$566.700), los cuales deberán ser cancelados a partir del día siguiente a la ejecutoria de la presente providencia, a favor de la Dirección del Tesoro

Nacional, en la cuenta número 05000024-9, código rentístico 1212-75, Banco Popular o en el Banco Agrario cuenta número 000700200108."

**ARTÍCULO 2° CONFIRMAR** los artículos restantes de la decisión del 29 de mayo de 2012, emitida por el Capitán de Puerto de Tumaco, con fundamento en la parte considerativa de este proveído.

**ARTÍCULO 3°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Tumaco el contenido de la presente decisión a los señores ARMEN JOSE QUIÑONEZ TENORIO y MANUEL ADALBERTO TARAZONA, en calidad de Capitán, Propietario y/o Armador, Agente Marítimo de la motonave "NUEVA OLA" de bandera colombiana, 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 Tumaco, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 5°.- COMISIONAR** al Capitán de Puerto Tumaco, 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 la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase. 28 MAR 2016



Vicealmirante PABLO EMILIO ROMERO ROJAS  
Director General Marítimo