

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 21 SEP 2016

Referencia: 14012012010  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 27 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 motonave "POLO" de bandera de Sao Tomé y Príncipe, ocurrido el 17 de julio de 2012, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta del 18 de julio de 2012, suscrita por el señor DANTES MERALDO MEDINA, en calidad de Capitán de la motonave "POLO" de bandera Sao Tomé y Príncipe, el Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento del arribó forzoso de la citada nave.
2. En consecuencia de lo anterior, el día 19 de julio de 2012 el Capitán de Puerto de Santa Marta decretó la apertura de investigación por el presunto siniestro marítimo de arribada forzosa, 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 Capitán de Puerto de Santa Marta el día 27 de junio de 2013, profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró responsable al señor DANTES MERALDO MEDINA, por la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "POLO". Así mismo, se abstuvo de fijar avalúo de los daños.

En igual sentido, lo declaró responsable por violación a las normas de Marina Mercante y en consecuencia le impuso a título de sanción multa de cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de dos millones novecientos cuarenta y siete mil quinientos pesos m/cte. (\$2.947.500), pagaderos en forma solidaria con la COMPAÑÍA MARÍTIMA BENSI S.A. Armador de la motonave "POLO" y con la Agencia Marítima OCEANS MARITIME AGENCY COLOMBIA S.A.S.

4. 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

Del informe rendido por el Perito Marítimo Clase A FERNANDO PONCE AVENDAÑO, (folios 46 al 71), se concluyó lo siguiente:

*"Causa de la arribada no programada de la nave al puerto de Santa Marta:*

*(...) se llega a la conclusión de que la única causa de dicha arribada tuvo su origen y desarrollo en el agotamiento del combustible de propulsión como resultado de un equivocado cálculo del combustible para el viaje, lo que resultó que la nave quedara a la deriva con abatimiento al Oeste y Sur Oeste, aproximadamente a las costas del Caribe Colombiano por razón de los alisios NE y la corriente ecuatorial del Congo, presentes en esos días de deriva.*

*Nota: Aunque pudo ser posible un gasto de combustible en el limpieza y drenajes de agua por efecto de la supuesta contaminación, se estima que no fue significativa para considerarla como la causa determinante del agotamiento del combustible en el viaje (...)*

*Al evaluar el balance del combustible en razón de los gastos en propulsión y generación eléctrica puede concluirse que la nave salió con un déficit de disponibilidad de combustible al iniciar el viaje, cuyo gasto tenía que ser de 3.900 galones con un 10% de reserva para una reserva total de 4.290 de combustible al zarpe.*

*La unidad debió ser reabastecida con esa cantidad de 4.290 como mínimo.*

*Nota: La unidad agotó todo el combustible en la proximidad de la isla de Aruba 12 MN al NW y no fue reabastecida por ningún medio.*

*Conductas técnicas.*

- *Capitán: No fue preciso en ordenar el cálculo exacto del combustible para el viaje.*
- *Hizo el seguimiento y control de la navegación del buque en forma ordenada.*

- Fue acertado en notificarle a su Armador la imposibilidad de proseguir viaje por la insuficiente cantidad de combustible, pero no fue acertado al no sugerirle al Armador sobre la riesgosa maniobra del reabastecimiento del combustible en n mar muy probablemente pircado por efecto de los vientos alisios presentes en la época.
- En su defecto, debió sugerirle al Armador regresarse al puerto más cercano de la República Dominicana, a la ciudad de Santo Domingo, a 104 NW de su posición en el momento del problema.
- Jefe de máquinas: No fue acertado al calcular equivocadamente la necesidad del combustible para el viaje.
- Fue acertado en la eliminación de la contaminación del combustible.
- Armador: No fue acertado por no exigir el exacto cálculo del combustible para el viaje.
- No fue acertado en ordenar la riesgosa opción de reaprovisionar su buque en altamar, siendo conocida de antemano la dificultad operativa que estaba pasando la nave y su tripulación y teniendo la alternativa de recalar en Santo Domingo.
- No fue acertado en exponer a su nave y tripulación a un total abandono sabiendo que el buque llegaría sin combustible al mar contiguo a Aruba. La unidad quedó a la deriva durante 7 días, hasta que fue socorrida el 14 y 17 de julio por unidades de Guardacostas colombianas.

#### Conclusiones:

- Que en la visita de inspección se constató la ocurrencia del agotamiento de combustible de propulsión debida a una insuficiente existencia del combustible por equivocado cálculo.
- Que a la altura de las 12 millas náuticas al SE de la isla Aruba la unidad quedó a la deriva por el apagado total de su fuerza propulsora y su iluminación y fuerza permaneciendo a la deriva con abatimiento Oeste y Sur-Oeste durante 5 días, hasta que fue auxiliada en víveres y combustible por unidades del Cuerpo de Guardacostas de Colombia en las proximidades de Puerto Bolívar Colombia.
- Que la nave recaló en Santa Marta bajo la figura de Arribada Forzosa no programada a las 18:00R del 17 de julio".

### 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 "POLO" al puerto de Santa Marta, ocurrida el día 17 de julio de 2012, cuando la nave se dirigía desde el Puerto de Samaná - República Dominicana hasta Punto Fijo - 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 responsable al señor DANTES MERALDO MEDINA, por la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "POLO", debido a que hubo negligencia por parte del Capitán de la citada nave al no verificar que contaran con la cantidad de combustible suficiente para llegar a su destino.

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".*

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

Ahora bien, se observa que la decisión de primera instancia declaró la responsabilidad del Capitán de la motonave "POLO", sin que antes se pronunciara sobre la legitimidad o ilegitimidad de la arribada forzosa, para lo cual es necesario citar algunos apartes de la declaración rendida el día 19 de julio de 2012, por el señor DANTES MERALDO MEDINA, Capitán de la citada nave, en la que relató los hechos de la siguiente manera:

*"Salimos el día martes 3 de julio de 2012, a las 11:30 horas aproximadamente con destino a Punto Fijo Venezuela, a las 24 horas de salir el señor Jefe de Máquinas me notifica la contaminación del combustible de los tanques del barco, el cual el señor Jefe de Máquinas drenó, y se dio cuenta que el combustible que teníamos no le permitía llegar al destino que era Punto Fijo, después me comunico con el Armador y le comenté la novedad, el cual la compañía me indicó que llegáramos a un punto donde ellos nos iban a suministrar el combustible, con mal tiempo pudimos llegar al punto la posición el cual ellos nos iban a suministrar el combustible faltante, el cual cuando llegamos al punto esperamos y ellos no nos dieron la asistencia que habíamos acordado, después el buque quedó a la deriva debido a que no teníamos combustible y llegamos a la Guajira, hicimos contacto con Guardacostas el cual nos auxiliaron*

*con comida, agua y había un monitoreo aéreo y marítimo después de yo informar a Guardacostas, de tal forma nos sentíamos protegidos y vigilados y que nuestras vidas estaban seguras por la asistencia que las autoridades nos estaban dando, duramos a la deriva 8 días el cual 6 días fueron la custodia de Guardacostas de Colombia, dentro de la operación de asistencia y vigilancia nos asistió la plataforma CHUCHUPAN, ellos nos monitoreábamos y nos ponían en contacto con Guardacostas, al ver que no llegaba la asistencia que nos habían prometido yo le sugerí a Guardacostas que nos facilitaran 300 galones, ellos estudiaron la situación y nos dieron 200 galones y con ese combustible pudimos llegar al puerto de Santa Marta (...)"(cursivas del Despacho).*

Acerca del último mantenimiento de la nave, sostuvo: *"Fue 24 horas antes de salir"* (cursivas del Despacho).

En declaración rendida por el señor LEONCIO LANTIGUA AGRAMONTE, Jefe de Máquinas de la motonave "POLO", las razones por las que se dio cuenta que el combustible que se encontraban en los tanques de depósito del buque que estaba contaminado con aguas, dijo:

*"Cuando tiramos el ancla comenzó a garrear el ancla, cuando llegamos a Santa Marta, yo le informé que no teníamos combustible para prender la máquina y después se apagó la máquina y el Capitán llamó al Piloto Práctico"* (cursivas del Despacho).

En declaración rendida por el señor STEVEN ANTHONY BARRERA, Representante Legal de la Compañía Marítima Bensi S.A., Armador de la motonave "POLO", relató los hechos de la siguiente manera:

*"El día 9 de julio de 2012 a las 15:45R recibí las coordenadas que iban a Punto Fijo por esa noche el día 10 a la una de la mañana recibí una llamada de Guardacostas central de Curazao que el Capitán había informado que un tanque de combustible se contaminó porque podían llegar a Aruba a la una y cuarenta y cinco me llamaron de nuevo que los motores se apagaron y el combustible estaba contaminado y quedaron a la deriva, estaba muy hondo, estaba al Noroeste de Aruba a 20 millas, que a las seis de la mañana recibí una llamada de rescate de Curazao y ellos me dijeron que aún estaban a la deriva y yo les indiqué que les suministraría un barco para darles combustible, y entonces a ese tiempo perdieron comunicación rescate de Curazao con el Polo y a las ocho de la mañana me comuniqué con el dueño del barco DOÑA MATILDE y que iban a salir esa tarde para llevar combustible, a las 14:00R salió DOÑA MATILDE a asistir al Polo de Punto Fijo Venezuela, entonces a las 16:00R horas, me llamarón rescate de nuevo que la fragata de almirante BRIONES entonces yo llamé al dueño de DOÑA MATILDE que regresara porque la fragata iba a poyar, entonces pensé que había sido rescatado, a las 06:30 me llamaron de rescate central que no fue la fragata Almirante y que el barco estaba a la deriva, entonces yo empecé a llamar porque no fue la fragata y me dijeron que había un malentendido porque le dijeron que estaban en el área pero no dijeron que iba a poyar al barco, a las nueve de la mañana recibí una llamada de teléfono satelital y hablé con el capitán junior y me dijeron que habían hablado con el POLO y que podían regresar al POLO asistirlo con combustible y me dijeron que lo llamaran a Guido Stafenete Propietario del barco SABETE y yo conozco y mando el barco y no pudieron llegar por mal tiempo, y el SABETE llegó a los Monjes, entonces el Stafenete no fue, y el jueves en la mañana hablé con el dueño del Stafenete le di las coordenadas y me dijeron que ese barco estaba muy lejos y que estaba al frente de Colombia, entonces llamé a DOÑA MATILDE y me dijo que salieron a las diez de la mañana por segunda vez deposité en su cuenta 20000 bolívares, salió el barco para encontrar el polo,*

para ese tiempo estaban por el Capitán Colmenar y como se ve en la llamada Luis Corso que DOÑA MATILDE no pudo ubicar el barco y regresó a Punto Fijo Venezuela, el viernes que el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar me dio el nombre de varias empresas navieras y agencias marítimas, y el único que respondió era Gonzalo González y él me dijo que tenía que salir a Panamá pero me dijo que él estaba tratando de conseguir combustible y él me daba 800 a 1000 si lo podían conseguir y él estaba por conseguir, y el barco continúa a la deriva y hablé con otra ente de Venezuela y hablé con el barco llamado EL CASTILLITO, los cuales zarparon y tratamos de llamarlos por radio y tratamos el Capitán de Riohacha y ellos dijeron que estaban cerca al POLO, lo cual no era cierto porque en el radar de Riohacha no aparecían, entonces después de eso, y el dueño del barquito se regresaron y luego perdí contacto, y Antonio Farar de Santo Domingo me dijo que el Capitán del POLO le dijo que ya le habían dado 200 galones pero no sé quién se los dio para llegar al Puerto de Santa Marta (Sic)" (cursivas del Despacho).

De las anteriores declaraciones se concluye, que la motonave "POLO" arribó al puerto de Santa Marta debido a que durante la travesía de Samaná - República Dominicana, hasta Punto Fijo Venezuela, se contaminó el combustible y al realizar las verificaciones pertinentes se dieron cuenta que éste no era suficiente para la singladura que pretendían realizar, hecho que los hizo derivar por 8 días, 6 de los cuales fueron supervisados por Guardacostas. Durante ese periodo, la nave esperó la ayuda que el Armador de la nave iba a suministrar, pero ésta no llegó por diversos inconvenientes que se presentaron.

Así mismo, tal como se concluyó técnicamente la arribada forzosa de la nave acaeció debido a que se agotó el combustible de propulsión, por cuanto hubo un equivocado cálculo de éste, hecho que desencadenó en el siniestro que hoy nos ocupa.

En virtud de lo anterior, se puede colegir que las circunstancias que rodearon la mencionada arribada forzosa no se encuadran en situaciones inesperadas (*caso fortuito o fuera mayor*), por cuanto fueron previsibles para el Capitán de la motonave "POLO" debido a que se debieron realizar las previsiones necesarias a fin de que el combustible con el que la nave zarpó alcanzaría para la travesía que iba a realizar, o contemplar un puerto cercano para abastecerse de combustible, lo que hace a esta circunstancia desde todo punto de vista previsible.

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*

---

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

*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 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 supuesto legal se encontrará configurado cuando, de cara al suceso pertinente no pueda o pudo evitar, ni eludir sus efectos<sup>2</sup> (...)*" (Cursiva por 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 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 "POLO", desvirtuar dicha presunción probando la ocurrencia de un caso fortuito inevitable, circunstancia que no se evidenció en las declaraciones rendidas, ni en los documentos aportados.

Ahora bien, en relación con el avalúo de los daños, se puede evidenciar que no obra dentro del expediente de la referencia prueba en la cual se relacione el valor de los daños ocasionados con el siniestro.

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

Finalmente, este Despacho modificará el artículo primero de la decisión de primera instancia, al evidenciarse que no calificó la arribada forzosa acaecida por la motonave "POLO" de bandera de Sao Tomé y Príncipe, la cual al tenor de lo expuesto anteriormente es ilegítima.

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

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR** el artículo primero la decisión del 27 de junio de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, el cual quedará así:

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

"DECLARAR ILEGÍTIMA la arribada forzosa al puerto de Santa Marta, ocurrida el 17 de julio de 2012, por la motonave "POLO" de bandera de Sao Tomé y Príncipe, y en consecuencia declarar responsable pro el citado siniestro marítimo al señor DANTES MERALDO MEDINA, identificado con el pasaporte No. SC2212155, en calidad de Capitán de la citada nave, con fundamento en la parte motiva de este fallo".

**ARTÍCULO 2º.- CONFIRMAR** los artículos restantes de la decisión del 27 de junio de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa de este proveído.

**ARTÍCULO 3. NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido de la presente decisión a los señores DANTES MERALDO MEDINA, Capitán, ROGER ALEXANDER MERCADO CASTRO, Representante Legal de la Agencia Marítima OCEANS MARITIME AGENCY COLOMBIA S.A.S, Agente Marítima, Abogado GUILLERMO ANTONIS DE LOS RIOS BERMÚDEZ, apoderado del Capitán, Tripulación, Armador y Agente Marítimo, STEVEN ANTHONY BARRERA, en calidad de Representante Legal de la COMPAÑÍA MARÍTIMA BENSI S.A., Armador de la motonave "POLO" y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**ARTÍCULO 4º.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 5º.-** 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.

21 SEP 2016



Vicealmirante PABLO EMILIO ROMERO ROJAS  
Director General Marítimo