

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA  
Bogotá, D.C., 26 JUL 2011 ✓

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo de primera instancia del 28 de enero de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "Ferah", de bandera de San Vicente y Granadinas (Antillas Menores), ocurrido el 23 de febrero de 2008, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante aviso de arribo presentado a la Capitanía de Puerto de Santa Marta por la agencia marítima "Sea Transport Colombia S.A." el 22 de febrero de 2008, se tuvo conocimiento de la presunta arribada forzosa al puerto de Santa Marta de la motonave "Ferah" de bandera de San Vicente y las Granadinas (Antillas Menores).

Según lo manifestado en un informe preliminar por el capitán de la motonave, el 8 de febrero de 2008 zarpó del puerto de Willemstad Curazao, después de haber cargado supuestamente 38.200 litros de combustible. El buque llegó al puerto de Cartagena el día 12 y el 15 del mismo mes y año a las 02:15 zarpó hacia Tolú, arribando a las 10:30 horas.

Luego de tomar carga partió el 17 de febrero de 2008 a las 09:00 horas hacia Philipsburg (San Martín) y, al parecer, por problemas de falta de combustible evidenciados hasta el 20 de febrero de 2008 se quedaron sin motor, luego de lo cual un día después verificaron y comprobaron que efectivamente no les quedaba reserva alguna de combustible.

Estando a la deriva pidieron ayuda a través de la armadora y el 22 de febrero de 2008 la motonave fue asistida y halada por el remolcador Cerrejón, que la llevó hasta Santa Marta pues era el puerto más próximo, arribando a las 05:30 horas del siguiente día.

2. El 24 de febrero de 2008, el Capitán de Puerto de Santa Marta dictó auto de apertura de investigación por el siniestro marítimo de arribada forzosa, ordenando allegar y decretar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.
3. El 28 de enero de 2009 el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia declarando como ilegítimo el arribo forzoso de la motonave "Ferah", que el capitán de la motonave y su tripulación incurrieron en violación de normas de Marina Mercante colombiana, imponiéndoles multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes, liquidada en la suma de nueve millones doscientos treinta mil pesos colombianos (\$9'230.000) de manera solidaria con la armadora.
4. Al no ser interpuesto recurso en contra del citado fallo en el término establecido, el Capitán de Puerto de Santa Marta envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme lo dispuesto en el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

WJL

## ACTUACIÓN EN PRIMERA INSTANCIA

### JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

Con fundamento en lo dispuesto en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con los límites establecidos en la Resolución No. 825 DIMAR de 1994, los hechos ocurrieron dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Santa Marta. Así mismo, en virtud del Título IV del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 8º, del artículo 8º, del Decreto 1561 de 2002 vigente para la fecha de los hechos, el Capitán de Puerto era competente para adelantar y fallar la presente investigación.

### PRUEBAS

El Capitán de Puerto de Santa Marta practicó y allegó las pruebas listadas en los folios 66 al 68 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia.

### DECISIÓN

El 28 de enero de 2009 mediante fallo de primera instancia, el Capitán de Puerto de Santa Marta declaró como ilegítima la arribada forzosa de la motonave "Ferah", imponiendo al señor René Koerts, capitán de la misma y a su tripulación, de manera solidaria con la armadora, una sanción de multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes, la cual liquidó en la suma de \$9'230.000.00, de conformidad con los considerandos de dicho proveído.

Así mismo, declaró que no se hizo avalúo de perjuicios materiales por no existir parámetros para liquidarlos.

## CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

### JURISDICCIÓN Y 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 de la jurisdicción establecida en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

Debe aclararse a su vez, que las decisiones de la Autoridad Marítima dentro de las investigaciones por siniestros marítimos son sentencias extrañas al control de la jurisdicción de lo Contencioso Administrativo y prestan mérito ejecutivo, en virtud de las funciones jurisdiccionales consagradas en el Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 constitucional.

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EN VÍA DE CONSULTA LA INVESTIGACIÓN POR SINIESTRO MARÍTIMO DE ARRIBADA FORZOSA DE LA MOTONAVE "FERAH", DE BANDERA DE SAN VICENTE Y GRANADINAS ADELANTADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE SANTA MARTA. 3

Al respecto, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, en consulta No. 1605 del 4 de noviembre de 2004, indicó lo siguiente:

*"- El Capitán de Puerto, en primera y el Director Marítimo, en segunda instancia, tienen la calidad de jueces frente a las controversias cuyo conocimiento avoquen en razón de un siniestro o accidente marítimo, en la medida, en que la Carta permite, como ya se vio, el ejercicio excepcional de funciones jurisdiccionales.*

*Si bien es cierto, en las investigaciones por siniestros marítimos la autoridad marítima debe analizar, en cada caso, si se trasgredió alguna norma de tráfico o de seguridad marítima, también lo es, que el fin de la investigación no es sólo determinar las normas trasgredidas y sancionar por ese hecho, sino declarar la culpabilidad y responsabilidad civil extracontractual que les cabe a quienes intervinieron en el accidente o tienen su tutela jurídica (armador, propietario, etc.)."* (Cursiva fuera del texto)

El citado criterio ha sido reiterado en pluralidad de decisiones adoptadas por la misma corporación como las siguientes: Auto del 12 de febrero de 1990, expediente No. 227, Actor: Sermar Ltda, Consejero Ponente: Simón Rodríguez Rodríguez; Auto del 14 de febrero de 1990, expediente No. 209, Actora: Remolques Marítimos y Fluviales, Consejero Ponente: Luis Antonio Alvarado Pantoja; Auto del 14 de marzo de 1990, expediente No. 521, Consejero Ponente: Samuel Buitrago Hurtado; Auto de 9 de mayo de 1996, expediente No. 3207, Actora: Flota Mercante Gran Colombiana, Consejero Ponente: Libardo Rodríguez Rodríguez; y sentencia del 26 de octubre de 2000, proferida por la Sección Primera, expediente No. 5844.

La misma posición ha sido acogida por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994, al analizar la constitucionalidad del Decreto Ley 2324 de 1984.

CASO CONCRETO

Según el acervo probatorio obrante en el expediente, se destacan las circunstancias que rodearon la presunta arribada forzosa de la motonave "Ferah" de bandera de San Vicente y Granadinas, al puerto de Santa Marta el 23 de febrero de 2008 a saber:

La Capitanía de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento de la arribada forzosa de la aludida motonave, con fundamento en el aviso de arribo presentado por la agencia marítima "Sea Transport S.A." -folio 1-

Conforme a la declaración rendida por el capitán René Koerts, -folios 9 a 10- los armadores ordenaron que al buque le cargaran aproximadamente una cantidad de combustible equivalente a 30 toneladas métricas en los dos tanques, babor y estribor -15 TM cada uno-. El Capitán observó que el ingeniero jefe del buque estaba a bordo de la barcaza de combustible, chequeando los medidores y luego sondeando los tanques.

Cuando terminó la toma de combustible, el ingeniero jefe le presentó el recibo para su firma y sello, lo cual hizo, confiando en los resultados. El buque supuestamente zarpó con 38.200 litros de combustible. Gastó 2.700 litros para llegar a Cartagena.

De Cartagena partió hacia Tolú, cargó cemento y el 17 de febrero de 2008 salió hacia Philipsburgo en San Martín. A las 09:30 el ingeniero David Sakatadi Ki-Mbangu le informó que al parecer había problemas con la bomba que transfería el combustible de los tanques de doble fondo al tanque de aprovisionamiento.

Entre los días 17 y 20 de febrero hubo sucesivas paradas y arranques del motor durante el viaje, por el mismo problema. Se suponía que el buque debía tener 30.000 litros de combustible en ese momento, considerando las cantidades ya gastadas en el viaje.

Durante todas las paradas la tripulación trató de solucionar el problema usando otras bombas de los tanques, pero sin resultado alguno. Finalmente, comprobaron que el buque no tenía combustible.

Llamaron al armador, requiriendo la asistencia de un remolcador para llevar el buque al puerto más cercano desde el punto en donde se encontraba, aproximadamente en coordenadas 11° 26' 06" Longitud Norte - 073° 52' 01" Latitud Oeste.

Según el informe pericial del 23 de febrero de 2008 -folios 44 al 48- suscrito por el Capitán de Corbeta (r) Miguel Antonio Veloza Arias, Perito Naval Categoría A, mediante el cual se verificó el motivo que originó el presunto arribo forzoso de la motonave "Ferah", esta zarpó realmente con 3.940 litros de combustible que le alcanzaron para navegar 116 horas equivalentes a 5 días y no con una cantidad equivalente a 34.900 litros como rezaba la factura expedida en Curazao.

Desde allí realmente zarparon con aproximadamente 6.700 litros, consumieron 5.800 durante 116 horas de navegación y cerca de 900 litros para los generadores, lo cual explica que se hayan quedado sin combustible el día 21 de febrero de 2008, pues fue hasta entonces cuando comprobaron que efectivamente no les quedaba reserva alguna.

A manera de conclusión, el perito afirmó que en Curazao, los responsables de hacerlo no verificaron debidamente a bordo la cantidad real de combustible recibido y se evidenció que en el buque tampoco se había implementado un sistema preciso y técnico para calcular con exactitud el consumo diario y el remanente del mismo, considerando lo sucedido.

El fallo atribuyó responsabilidad solidaria al capitán del buque, la tripulación y la armadora por haber violado normas de la legislación marítima colombiana con ocasión del arribo forzoso de la motonave "Ferah" al puerto de Santa Marta.

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EN VÍA DE CONSULTA LA INVESTIGACIÓN POR SINIESTRO MARÍTIMO DE ARRIBADA FORZOSA DE LA MOTONAVE "FERAH", DE BANDERA DE SAN VICENTE Y GRANADINAS ADELANTADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE SANTA MARTA.

Tal como el capitán de la citada motonave lo afirmó, no existió una razón manifiesta que explique lo sucedido. Aún encontrando una -que no la hay- la falta de cuidado respecto de controlar la toma de combustible evidencia una omisión grave de los responsables en la tripulación en cuanto a los procedimientos de verificación y control adoptados a bordo del buque, relacionados directamente con la operación del mismo, que puede estar presente como un peligro latente que afecta la seguridad de la nave, de la carga y la vida de la tripulación -como en efecto se vio cuando quedaron a la deriva-, lo cual debe ser corregido de inmediato a fin de evitar consecuencias irremediables.

Dadas las circunstancias es fácil concluir que para el caso de la motonave "Ferah" un descuido de tal magnitud puede estar presente no sólo en la maniobra de toma de combustible, -tal como sucedió- sino en cualquier otra actividad relacionada con la operación del buque, que afecte su navegabilidad, lo cual muestra que el deber de cuidado del capitán en su rol como jefe superior de gobierno y dirección de la nave no tenía el nivel de calidad que exigía su cargo.

Incluso, en ejercicio de examinar las hipótesis que expliquen lo sucedido, podría pensarse en la existencia de dolo -conducta penal- de parte del personal de la barcaza que proveyó el combustible y/o del encargado de verificar el recibo del mismo en el buque, probablemente abusando de la confianza depositada en él por el capitán de la nave.

No obstante lo anterior, el tema de la búsqueda de la causa que explica los hechos es materia exclusiva del armador y propietario del buque, lo cual escapa a la competencia de la Autoridad Marítima Nacional, a quien corresponde el análisis de la conducta náutica de la gente de mar, como sujetos sometidos a su vigilancia y control administrativos considerando su actividad profesional.

En tal virtud, el análisis se debe centrar exclusivamente en las características y consecuencias de la conducta del capitán y los responsables en la tripulación, en cuanto a su deber de cuidado de verificar que la motonave se encuentre realmente en condiciones idóneas para navegar con seguridad, pues ello constituye una obligación primordial que tienen como gente de mar licenciada para ejercer la actividad de la navegación marítima.

De otra parte, en cuanto a los probables daños o perjuicios, considerando que como no se evidenciaron en el proceso, ni hubo reclamación alguna, ese punto no fue analizado ni valorado.

Acerca del siniestro marítimo de arribada forzosa, los artículos 1540 y 1541 del Código de Comercio, consagran su definición legal y alcance jurídico, así:

*"Art. 1540.- Llámase arribada forzosa la entrada necesaria a puerto distinto del autorizado en el permiso de zarpe.*

*Art. 1541.-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*

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EN VÍA DE CONSULTA LA INVESTIGACIÓN POR SINIESTRO MARÍTIMO DE ARRIBADA FORZOSA DE LA MOTONAVE "FERAH", DE BANDERA DE SAN VICENTE Y GRANADINAS ADELANTADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE SANTA MARTA.

6

*arribada forzosa se presumirá ilegítima. En todo caso, la capitanía de puerto investigará y calificará los hechos.* (Cursiva y negrilla fuera del texto)

Según los hechos, en el presente caso la motonave "Ferah" incurrió en violación de las normas trascritas, como quiera que ingresó a puerto distinto del autorizado en el zarpe del puerto de origen, requisito sine qua non para que se presente la figura del arribo forzoso.

Habida cuenta de lo expuesto, éste Despacho considera que la ley no le exige al capitán del buque que personal y directamente tramite, gestione y obtenga todos los permisos, autorizaciones y requerimientos que demanda toda la operación de la nave bajo su mando. Sin embargo, como jefe superior del gobierno y dirección de la nave bajo su mando tiene la obligación de implementar los mecanismos de vigilancia y control de todas las operaciones relacionadas con el buque, para garantizar el efectivo gobierno y control de la misma, antes de emprender la travesía marítima, considerando los bienes, valores y personas puestas bajo su guarda y cuidado.

El numeral 1 del artículo 1501 del Código de Comercio, en el tema de las funciones y obligaciones del capitán, dispone:

*"1. Cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va a emprender;* (cursiva y subrayado fuera de texto)

En éste punto cabe considerar el alcance del concepto "cerciorarse" unido al de "buenas condiciones de navegabilidad" de la nave, lo cual constituye una obligación en cabeza del capitán, a fin de entender hasta dónde llega dicha obligación; significa "asegurar a alguien la verdad de algo", según la definición del verbo que se encuentra en el Diccionario de la Lengua Española - Vigésima Segunda Edición-.

Pues bien, esta es una obligación personal que demanda del capitán el cuidado de verificar que lo examinado corresponda a la realidad. El capitán no se cerciora por interpuesta persona. Lo debe hacer de manera directa y sin que le quede duda alguna de lo apreciado en su verificación.

En cuanto a la maniobra de toma de combustible de la motonave "Ferah" afirmó el capitán -folic 14- en su primera declaración:

*"Antes de iniciar la toma, yo observé al ingeniero a bordo de la barcaza de combustible chequeando los medidores. Durante el cargue, observé al ingeniero sondeando los tanques. Cuando completó la operación de toma de combustible el ingeniero me presentó el recibo del bunker para ser firmado y sellado el cual (sic) se hizo creyendo en los resultados del ingeniero".* (cursiva y subrayado fuera de texto)

De lo transcrito se infiere que el capitán no se cercioró -no verificó personalmente in situ- la operación de toma de combustible, basado en la percepción directa y en el posterior informe del ingeniero jefe, con fundamento en la confianza que le inspira como

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EN VÍA DE CONSULTA LA INVESTIGACIÓN POR SINIESTRO MARÍTIMO DE ARRIBADA FORZOSA DE LA MOTONAVE "FERAH", DE BANDERA DE SAN VICENTE Y GRANADINAS ADELANTADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE SANTA MARTA. 7

subordinado, según se dijo. Naturalmente, también es obvio suponer que tiene razones claras para fiarse de su ingeniero jefe, lo cual explica que no haya considerado necesario vigilar por sí mismo la aludida operación, pues tampoco tenía motivos para ello. Cualquier persona puesta bajo las mismas circunstancias, con seguridad hubiera actuado igual.

En consecuencia, frente a los hechos analizados en el presente caso, la única consideración que cuenta es la obligación legal de cuidado en cabeza del capitán del buque, establecida en la legislación marítima colombiana ya citada, enmarcada en la definida en el artículo 1495 del Código de Comercio, norma que a la letra dispone:

*El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave.* (cursiva y subrayado fuera de texto)

No obstante, la responsabilidad en el deber de cuidado de verificar la toma de combustible de la motonave "Ferah" como consta en las declaraciones que obran en el expediente, en primera instancia quedó compartida entre el capitán René Koerts y su ingeniero jefe, el señor David Sakatadi Ki-Mbangu, como testigos directos y principales en dicha operación, en el grado de culpa, con las consecuencias que ello comporta y no "de la tripulación" en general, como el fallo lo designa en sus artículos 1º, 2º y 3º lo cual debe ser precisado en lo pertinente.


Respecto de la responsabilidad general del armador, cabe recordar lo dispuesto en el numeral 2 del artículo 1478 y el artículo 1479 del Código de Comercio, normas que a la letra y en su orden establecen:

(...)

"2. Responder civilmente [el armador] por las culpas del Capitán, del práctico o de la tripulación".

*"Aun en los casos en que haya sido extraño a su designación, el armador responderá por las culpas del capitán"*. (cursiva, subrayado y expresión entre corchetes, fuera de texto)

En concordancia con lo analizado y transcrito, al armador de la motonave "Ferah" -la sociedad Caribbean Shipping and Trading Ltd.- también le cabe una responsabilidad correlativa en lo sucedido en el siniestro de arribada forzosa de la misma, derivada de las acciones u omisiones de la tripulación a bordo, de acuerdo con las citadas normas.

Por consiguiente, este Despacho modificará en lo pertinente los artículos 1º, 2º y 3º del fallo de primera instancia proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta el 28 de enero de 2009. 

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

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR** el artículo primero del fallo del 28 de enero de 2009 proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, el cual quedará así:

"Declarar que el arribo forzoso de la motonave "FERAH" con matrícula 400653 de bandera de San Vicente y Granadinas al puerto de Santa Marta, agenciada por la sociedad SEA TRANSPORT COLOMBIA S. A. y como armadora la sociedad CARIBBEAN SHIPPING AND TRADING, sucedido el 23 de febrero de 2008, es ILEGÍTIMO y ocurrió con culpa y responsabilidad compartida del capitán, del ingeniero jefe y de la armadora, de conformidad con los considerandos de la presente providencia.


**ARTÍCULO 2º.- MODIFICAR** el artículo segundo del fallo del 28 de enero de 2009 proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, el cual quedará así:

"Declarar que el señor RENE KOERTS, capitán y el señor DAVID SAKATADI KI-MBANGU, ingeniero jefe y su armadora CARIBBEAN SHIPPING AND TRADING, incurrieron en violación de normas de marina mercante de la legislación marítima colombiana con ocasión del arribo forzoso de la motonave "FERAH" al puerto de Santa Marta, con fundamento en las consideraciones de la presente providencia."

**ARTÍCULO 3º.- MODIFICAR** el artículo tercero del fallo del 28 de enero de 2009 proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, el cual quedará así:

"Sancionar a los señores RENE KOERTS, capitán y DAVID SAKATADI KI-MBANGU, ingeniero jefe, de manera solidaria con la armadora CARIBBEAN SHIPPING AND TRADING, con una multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes, estimados en la suma de nueve millones doscientos treinta mil pesos colombianos (\$9'230.000).

**ARTÍCULO 4º.-** Una vez en firme y ejecutoriado el presente fallo, la multa deberá ser pagada mediante consignación en la cuenta No. 05000024-9 del Banco Popular, Código Rentístico 121275, o en la cuenta No. 007000200108 del Banco Agrario, Fondos Comunes, a favor de la Dirección del Tesoro Nacional, so pena de proceder a su cobro persuasivo y coactivo, conforme a lo dispuesto en la Resolución No. 546 de 2007 del Ministerio de Defensa Nacional o la disposición que la adicione o modifique.

**ARTÍCULO 5º.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido de la presente decisión a los señores RENE KOERTS, capitán y DAVID SAKATADI KI-MBANGU, ingeniero jefe de la motonave "Ferah" de bandera de San Vicente y Granadinas y a la armadora CARIBBEAN SHIPPING AND TRADING, a 



CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EN VÍA DE CONSULTA LA INVESTIGACIÓN POR SINIESTRO MARÍTIMO DE ARRIBADA FORZOSA DE LA MOTONAVE "FERAH", DE BANDERA DE SAN VICENTE Y GRANADINAS ADELANTADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE SANTA MARTA. 9

través de su representante legal en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**ARTÍCULO 6°.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 7°.- COMISIONAR** al Capitán de Puerto de Santa Marta, para que una vez en firme y ejecutoriada la presente decisión, remita copia al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

26 JUL. 2009

Contralmirante **LEONARDO SANTAMARÍA GAITÁN**  
Director General Marítimo