

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 30 MAR 2016

Referencia: 22012005001 - 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 "TANYA LEE" de bandera de Belice, ocurrido el 25 de abril de 2005, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante protesta presentada por el señor WILLIAM GÓMEZ, Capitán de la M/N TANYA LEE", el Capitán de Puerto de Providencia Isla tuvo conocimiento del presunto siniestro de arribada forzosa de la M/N "TANYA LEE".

2. El día 28 de abril 2005, el Capitán de Puerto de Providencia Isla emitió auto de apertura de la investigación por presunta Violación a las Normas de Marina Mercante, decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.

Este hecho se entiende subsanado, pues se entiende que se trataba de una investigación por Siniestro Marítimo de ARRIBADA FORZOSA, y que el trámite dado a la investigación fue el ordenado en el Decreto Ley 2324 de 1984.

3. El día 29 de junio de 2012, el Capitán de Puerto de San Andrés Isla profirió fallo de primera instancia a través del cual declaró que la arribada forzosa efectuada por el señor WILLIAM GÓMEZ ACEVEDO, capitán de la M/N "TANYA LEE", de bandera de Belice, fue legítima.

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.

123

## 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 de la protesta presentada por el Capitán de la M/N "TANYA LEE", se coligen como circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro marítimo las siguientes:

*"El día 22 de abril de 2005 zarpo del Puerto de San Andrés Isla con destino a La Ceiba (Honduras), con 4 tripulantes y 0 pasajeros, a las 12:05.*

*A las 17:30 observamos fuga de aceite hidráulico por las tuberías que están en la proa, se partió. Se presentan problemas para gobernar o seguir un rumbo, también se nos está recalentando el motor, se partió una manguera de agua, tratamos de amarrarlas pero la presión es fuerte (...)"*

## 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".*

164

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 22 de abril de 2005 cuando la M/N "TANYA LEE" recaló al Puerto de Providencia Isla, constituyó el siniestro marítimo de arribada forzosa, pues la nave tenía como destino el Puerto de La Ceiba (Honduras), y no se encontraba autorizada para recalar en otro puerto distinto.

Por otra parte se debe precisar que, la navegación es considerada como una actividad peligrosa, consagrada en el artículo 2356 del Código Civil, y la responsabilidad por esta clase de actividades sólo exige que el daño pueda imputarse.

En estos casos, no es la diligencia media -culpa o responsabilidad subjetiva- la que se toma en cuenta, sino la virtuosa escrupulosidad exigida en el tráfico jurídico para tomar precauciones que sean equivalentes al riesgo de peligro latente -responsabilidad objetiva- luego, el agente responsable por daños originados por actividad peligrosa, tiene una obligación de custodia, la que conlleva la necesidad de conservar las cosas en estado de no generar perjuicios y de no producir peligro a terceros.

De lo expuesto anteriormente, se desprende que sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, pesa una presunción de responsabilidad por ser quien con su obrar ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual sólo le es dable exonerarse de responsabilidad por intervención de uno de los siguientes eventos:

1. Caso fortuito o fuerza mayor
2. El hecho de un tercero
3. Culpa de la víctima

Al respecto la ley 95 de 1890, en su artículo 90 señala:

*"Se llama fuerza mayor o caso fortuito, el imprevisto á que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los autos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc."*

De acuerdo con lo anterior, para que se configure la fuerza mayor o el caso fortuito se debe verificar la concurrencia de dos factores:

- A) que el hecho sea imprevisible, esto es que dentro de las circunstancias normales de la vida, no sea posible contemplar por anticipado su ocurrencia.
- B) que el hecho sea irresistible, o sea que el agente no pueda evitar su acaecimiento ni superar sus consecuencias

La legislación colombiana establece una serie de funciones y obligaciones para el Capitán, como la de cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que

65

152

va a emprender. Sin embargo, en el caso que nos ocupa, la M/N "TANYA LEE" luego de zarpar del Puerto de San Andrés Isla, comenzó a presentar unas fallas mecánicas que no se podían prever por parte del Capitán.

En conclusión, no se podía prever la ruptura de la tubería de aceite hidráulico, que acompañada del recalentamiento del motor trajo como consecuencia fallas en el sistema de gobierno de la nave, poniendo en peligro la seguridad de la tripulación.

Frente a la responsabilidad del Capitán por la arribada forzosa de la M/N "TANYA LEE" al Puerto de Providencia Isla, se tiene que el Capitán de Puerto en primera instancia declaró que los hechos ocurridos fueron irresistibles e imprevisibles, y que el Capitán no tuvo ninguna injerencia en el siniestro marítimo y que éste se produjo por un caso fortuito o fuerza mayor.

Al realizar el análisis sobre la Violación a las Normas de Marina Mercante se verifica que, no hubo infracción alguna por parte de los sujetos involucrados en el siniestro marítimo, que amerite la imposición de una sanción.

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 confirmar en su totalidad la decisión del día 29 de junio de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés Isla.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

### RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR** en su totalidad la decisión del 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°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de San Andrés Isla el contenido del presente fallo al señor WILLIAM ENRIQUEGÓMEZ ACEVEDO, identificado con cédula de ciudadanía No. 73.093.534 expedida en Cartagena, en calidad de Capitán de la M/N "TANYA LEE", de bandera de Belice y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

1/23

**ARTÍCULO 3°.- 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