

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo de primera instancia del 16 de enero de 2008, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave B/T "ORCA I", de bandera de Panamá, ocurrido el 23 de julio de 2005, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante protesta presentada por el señor Víctor Raúl Mendoza Martínez, capitán de la motonave B/T "ORCA I", se tuvo conocimiento de la presunta arribada forzosa al puerto de Santa Marta. Según lo manifestado por el capitán, había zarpado del puerto de Amuay en Venezuela el 20 de julio de 2005 hacia el puerto de Pozos Colorados en jurisdicción de Santa Marta con el propósito de tomar carga y transportarla al puerto de Cartagena.
2. Por razones de orden médico, el Capitán a través de la agencia marítima Global Maritime Transportation Agency, representante del armador en tierra, solicitó autorización de arribo forzoso al puerto de Santa Marta, con el fin de que el contramaestre del buque, César García Valverde, tripulante colombiano con cédula de ciudadanía 73.080.925 de Cartagena, recibiera asistencia médica debida a cólico renal. La agencia marítima no tramitó a tiempo ni obtuvo la autorización.
3. El 25 de julio de 2005, 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.
4. El 16 de enero de 2008 el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia declarando que el 25 de julio de 2005, el B/T "ORCA I" de bandera panameña, hizo un arribo legítimo al Puerto de Santa Marta y sancionó al Capitán del buque imponiéndole una multa equivalente a cinco (5) salarios mínimos mensuales legales mensuales vigentes para el año 2005.

ACTUACIÓN EN PRIMERA INSTANCIA

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

Con fundamento en lo dispuesto en el artículo 2° 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 8°, del artículo 8°, del Decreto 1561 de 2002, el Capitán de Puerto es 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 51 a 52 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia.

DECISIÓN

El 16 de enero de 2008, mediante fallo de primera instancia, el Capitán de Puerto de Santa Marta declaró como legítima la arribada forzosa de la motonave B/T "ORCA I", imponiendo al señor Víctor Raúl Mendoza Martínez, capitán de la citada nave una sanción equivalente a cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes para el año 2005, de conformidad con los considerandos de dicho proveído.

Así mismo, declaró que no se hizo avalúo de daños, como quiera que no fueron evidenciados ni reclamados dentro del proceso.

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.

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

W

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EN VÍA DE CONSULTA LA INVESTIGACIÓN POR SINIESTRO MARÍTIMO DE ARRIBADA FORZOSA DE LA MOTONAVE B/T "ORCA I", DE BANDERA COLOMBIANA ADELANTADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE SANTA MARTA.

3

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 "ORCA I" de bandera panameña a Santa Marta el 23 de julio de 2005 a saber:

De acuerdo con la autorización de zarpe -folio 16- expedido por la Capitanía de Puerto de Las Piedras, República Bolivariana de Venezuela, desde el 19 de julio de 2005 a las 20:00 horas, en principio, la motonave "Orca I" estaba autorizada para zarpar y llegar al Puerto de Santa Marta. Dicha autorización tenía vigencia hasta 24 horas después de su firma.

No obstante, conforme a la declaración rendida por el capitán Víctor Raúl Mendoza Ramírez, -folio 33 a 34- antes de zarpar tuvo inconvenientes con el recibo oportuno del combustible para su buque, sufriendo un retraso de más de 24 horas. En efecto, según algunas pruebas en el expediente, la nave debió esperar 24 horas antes de recibir el combustible necesario para emprender viaje hacia el puerto de Pozos Colorados en Santa Marta, por fallas de la agencia marítima en Venezuela al coordinar el suministro en el muelle.

La motonave finalmente zarpó el 20 de julio de 2005 del puerto de Amuay - Venezuela, con destino al puerto de Pozos Colorados en Santa Marta, para tomar carga y llevarla a Cartagena.

Arribó al Puerto de Santa Marta el 21 de julio de 2005 a las 08:00 horas y, como no tenía a bordo el permiso previo para realizar operación de cabotaje, debió esperar en la bahía dos días más hasta el 23 de julio por la tarde, mientras lo conseguía, momento en el cual se le agotaron las provisiones y con la novedad adicional del contraamaestre César García Valverde, tuvo que solicitarle a la agencia marítima "Global Transportation Agency, EU"

[Handwritten signature]

que tramitara la autorización para que la motonave pudiera entrar a puerto, con el fin de prestar la necesaria asistencia médica al tripulante.

Según el informe pericial -folios 36 y 37- del 25 de julio de 2005 suscrito por el Capitán Carlos A. Anzola, Perito Naval Categoría A, mediante el cual se verificó el motivo que originó el presunto arribo forzoso del buque tanque "Orca I", se pudo constatar que al momento de la inspección no tenía a bordo provisiones ni alimentos de ninguna clase y que las máquinas y los sistemas de gobierno y fondeo operaban sin novedad, coincidiendo con lo manifestado en su declaración por el Capitán Víctor Raúl Mendoza Martínez y el contenido de los demás documentos aportados al expediente.

De acuerdo con lo evidenciado en los documentos obrantes en el expediente, en la decisión de primera instancia se advierte que el capitán del buque reconoce saber que, para ingresar al puerto de Santa Marta a recoger carga en la modalidad de cabotaje, le era indispensable haber obtenido previamente una autorización especial.

En consecuencia, le trasladó la solicitud al representante del armador en tierra, la agencia marítima Global Maritime Transportation Agency, y su gestión no fue efectiva, considerando que el buque no pudo cumplir su itinerario, pues ingresó solamente hasta el 23 de julio, es decir 2 días después de lo establecido en el zarpe otorgado por la autoridad marítima venezolana.

El fallo atribuyó al capitán del buque la responsabilidad de obtener el documento de autorización de ingreso a puerto para recoger la carga de cabotaje, sin tener en cuenta que en su declaración afirmó que lo había delegado en el agente marítimo, tal y como le corresponde a éste último dentro de sus funciones, de acuerdo con la ley. -cfr. art. 1492 Código de Comercio-

El fallo le atribuye igualmente responsabilidad al capitán del buque por no haberse mantenido informado sobre la situación del trámite de autorización, como un deber de diligencia personal en ese aspecto, de lo cual dedujo una violación de normas de marina mercante, imponiéndole una sanción pecuniaria equivalente a 5 salarios mínimos mensuales legales vigentes.

Deduca el fallador de primera instancia que no se presentó arribada forzosa como quiera que el zarpe de la autoridad marítima venezolana designaba expresamente al puerto de Santa Marta como destino y la nave efectivamente ingresó a ese puerto sin infringir la ley, pues la norma dispone que si entra a puerto distinto del autorizado en el zarpe, incurre en arribada forzosa. Siendo así, no habría responsabilidad del capitán por este aspecto, sino por carecer de la aludida autorización.

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.

Handwritten mark

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EN VÍA DE CONSULTA LA INVESTIGACIÓN POR SINIESTRO MARÍTIMO DE ARRIBADA FORZOSA DE LA MOTONAVE B/T "ORCA I", DE BANDERA COLOMBIANA ADELANTADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE SANTA MARTA.

5

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

Según los hechos, en el presente caso la motonave "Orca I" no incurrió en violación de las normas trascritas, como quiera que no 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 personalmente tramite, gestione y obtenga todos los permisos y autorizaciones que requiere la operación de la nave bajo su mando.

Igualmente ha dispuesto que sea el agente marítimo el que represente al armador en tierra para todos los efectos relacionados con la nave, con los contratos de transporte y en cuanto a gestionar los problemas administrativos derivados de la permanencia de la nave en puerto, entre otras obligaciones surgidas a partir de su designación como representante. - cfr. art. 1489 y numeral 2 art. 1492 Código de Comercio-

En principio, en este punto la obligación del capitán del buque de acuerdo con la ley -art. 1500 ibidem- se contrae a mantener vigentes a bordo los documentos que exijan las leyes y reglamentos de la autoridad marítima colombiana y la gestión de los mismos le corresponde al agente marítimo, quien actúa en nombre del armador.

Esta obligación incluye la de tramitar y obtener el permiso necesario en términos legales para que el buque tanque "Orca I" de bandera panameña hubiera podido ingresar al puerto de Santa Marta a tomar carga en la modalidad de cabotaje y llevarla hasta el de Cartagena.

En efecto, en los artículos 10, 11 y 14 del Decreto 804 de 2001 se establecen las condiciones y requisitos generales y especiales para obtener la habilitación y permisos de operación y la autorización para el transporte de cargas de cabotaje, en el entendido de que ésta última es especial y transitoria.

En el territorio marítimo colombiano esa autorización es imprescindible para que un buque de bandera extranjera pueda operar en la modalidad de transporte de carga de cabotaje, de acuerdo con lo dispuesto en la ley. No conseguirla, trae como consecuencia que el buque incurra en violación de normas de Marina Mercante. La conducta transgresora se reprocha en primera instancia del capitán del buque como jefe directo de la

nave, lo cual supone que tiene la obligación de llevar a bordo los documentos legales que le permiten ingresar a los puertos incluidos en su itinerario, de acuerdo con la operación del buque.

A su turno, en el marco de las obligaciones legales del armador y del agente marítimo, con fundamento en la misma ley mercantil, les cabe la responsabilidad y el deber de cuidado de conocer de antemano cuáles son los requisitos legales aplicables en cada puerto que visite la nave bajo su control y, con la debida anticipación, gestionar el trámite de los permisos y autorizaciones del caso, a fin de no incurrir en conductas violatorias de normas de Marina Mercante que causan demoras y sobrecostos innecesarios en su operación. -cfr. artículos 1473, 1489 y 1492 del Código de Comercio-

De acuerdo con las normas citadas, la responsabilidad de tramitar y obtener la documentación que requiere el buque en su operación en primer lugar, les corresponde al armador y al agente marítimo y, en última instancia, al capitán del buque pues su principal obligación es ejercer el gobierno y dirección de la nave como jefe superior.

Para emprender la travesía marítima respecto de la nave le cabe el deber de cuidado de conocer de antemano el estado de la maquinaria y equipos de navegación, víveres y pertrechos, licencias y asuntos de la tripulación, documentación completa de la nave - certificados, autorizaciones y demás- dentro de su obligación de verificar que todo esté en orden, antes de dar la orden de zarpe, pero no desde la perspectiva de ser el directo responsable de tramitar y obtener dicha documentación, sino -se reitera- de llevarla a bordo, para presentarla cuando le sea requerida.

Así las cosas, según lo argumentado, en el presente caso estamos ante un evento de responsabilidad compartida, lo cual se reflejará necesariamente en la decisión que determine éste Despacho, con fundamento en el parágrafo del artículo 58 del Decreto Ley 2324 de 1984, norma que a la letra dice: "...Podrá aclararse, modificarse, revocarse o sustituirse íntegramente el fallo del a quo e inclusive pronunciarse sobre aspectos no decididos, en los fallos de segunda instancia en vía de apelación o consulta". (cursiva y subrayado fuera de texto)

Por consiguiente, este Despacho modificará en lo que corresponda el artículo segundo del fallo de primera instancia proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- INCLUIR como artículo segundo del fallo del 16 de enero de 2008 proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, un artículo del siguiente tenor:

"Declarar que existió infracción de la Marina Mercante por parte del señor VÍCTOR RAUL MENDOZA MARTINEZ, Capitán, del B/T "ORCA I" de bandera panameña, de manera

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EN VÍA DE CONSULTA LA INVESTIGACIÓN POR SINIESTRO MARÍTIMO DE ARRIBADA FORZOSA DE LA MOTONAVE B/T "ORCA I", DE BANDERA COLOMBIANA ADELANTADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE SANTA MARTA. 7

solidaria con la sociedad FLOTA INTERNACIONAL MARITIMA S.A. y la sociedad GLOBAL MARITIME TRANSPORTATION AGENCY, EU, armadora y agente marítimo respectivamente, de acuerdo con lo establecido en la parte motiva de la presente decisión."

ARTICULO 2°.- MODIFICAR el artículo segundo del fallo del 16 de enero de 2008 proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, el cual quedará así:

"**SANCIONAR** al señor VÍCTOR RAUL MENDOZA MARTINEZ, identificado con la cédula de ciudadanía número 73.072.871 de Cartagena, en calidad de capitán del B/T "ORCA I" de bandera panameña y a la sociedad FLOTA INTERNACIONAL MARITIMA S.A. y la sociedad GLOBAL MARITIME TRANSPORTATION AGENCY, EU, armadora y agente marítimo respectivamente, de manera solidaria, a través de sus respectivos representantes legales, con una multa equivalente a cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes, con fundamento en los considerandos de la presente decisión, que deberán pagar a favor de la Dirección del Tesoro Nacional, en la cuenta No. 05000024-9, Código Rentístico 1212-75 Banco Popular dentro de los dos (2) días siguientes a la ejecutoria de ésta providencia".

ARTÍCULO 3°.- CONFIRMAR los demás artículos del fallo de primera instancia del 16 de enero de 2008, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de este fallo.

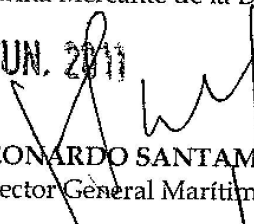
ARTÍCULO 4°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido de la presente decisión a los representantes legales de las sociedades Flota Internacional Marítima S. A. y Global Maritime Transportation Agency, EU armadora y agente marítimo respectivamente y al señor Víctor Raúl Mendoza Martínez, capitán, del B/T "ORCA I" de bandera panameña, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 5°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 6°.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Santa Marta, para que una vez en firme y ejecutoriada la presente decisión, remita copia de la misma al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

29 JUN. 2011


Contraalmirante LEONARDO SANTAMARÍA GAITÁN
Director General Marítimo