

2 27002 104282

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA

Bogotá, D.C., 14 FEB. 2013

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo de primera instancia del veinte (20) de noviembre de 2008, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "NEW HORIZONS", de bandera de Guyana, ocurrido el 12 de enero de 2006, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante comunicación presentada el día trece (13) de enero de 2006, por el señor Alejandro Rodríguez, Jefe del Departamento de Operaciones de la Sociedad Eurolatina S & C Ltda., Agencia Marítima de la MN "NEW HORIZONS", se puso en conocimiento al Capitán de Puerto de Santa Marta el reporte de los daños de los motores principales de babor y estribor, así: motor principal de babor: dos equipos dañados, el engranaje ocioso de libre extremo y el engranaje de espolón intermedio de la bomba de aceite; motor principal de estribor: el engranaje ocioso de extremo libre, el engranaje impulsor (partido/agrietado), el engranaje del espolón intermedio de la bomba de aceite y el eje de balance del engranaje impulsor, los cuales forzaron a la nave a realizar el arribo forzoso en el Puerto de Santa Marta.
2. El día dieciséis (16) de enero de 2006, el Capitán de Puerto de Santa Marta emitió auto de apertura de investigación por siniestro marítimo de arribada forzosa, ordenando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. El día veinte (20) de noviembre de 2008, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia, mediante el cual declaró que el arribo forzoso realizado el día doce (12) de enero de 2006, por el BT "NEW HORIZONS" fue ilegítimo. Asimismo, declaró la responsabilidad del capitán y de su armador por la ocurrencia del siniestro.
4. Al no interponerse recurso de apelación 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 en el artículo 57 del decreto Ley 2324 de 1984.

ACTUACIÓN DEL CAPITÁN DE PUERTO DE SANTA MARTA

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 DIMAR No.0825 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 116 al 128 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia.

DECISIÓN

El día veinte (20) de noviembre de 2008, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia, mediante el cual declaró que el arribo forzoso realizado el día doce (12) de enero de 2006, por el BT "NEW HORIZONS" fue ilegítimo. Asimismo, declaró la responsabilidad del capitán y de su armador por la ocurrencia del siniestro.

Aunado a ello, el Capitán de Puerto declaró responsable al señor CECIL GIRARD, capitán de la motonave "NEW HORIZONS" por violación de las normas de la Marina Mercante, imponiendo a título de sanción la multa equivalente a diez (10) S.M.L.M.V.

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 2, del Decreto 5057 de 2009, esta Dirección General es competente para conocer en consulta 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 investigaciones por siniestro marítimo 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 extracontractual que les cabe a quienes intervinieron en el accidente o tienen su tutela jurídica (armador, propietario, etc)." (Cursiva y negrilla 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

La motonave "NEW HORIZONS" de bandera de Guyana, partió el día veintiuno (21) de diciembre de 2005 de Haití con destino a Guyana para unas posibles reparaciones. En su travesía marítima, siendo el 23 de diciembre de 2005, la máquina de babor se paró y continuó navegando con la máquina de estribor, hasta que el día veinticinco (25) de diciembre de 2005 también se paralizó, quedando así la nave a la deriva (Declaración del capitán de la MN NEW HORIZONS, Folio No. 33).

En el citado recorrido, y en vista de los infortunios acaecidos a la nave, el señor CECIL GIRARD, capitán de la misma manifestó:

"... desde entonces a partir de ese momento quedamos a la deriva, nosotros informamos de inmediato a los armadores..., El día 26 de diciembre a las 07:30 horas el buque BRIONY-T de los mismos armadores, haría contacto con nosotros y vendría a asistirnos y continuamos a la deriva..., El día 09 de enero de 2006 a las 08:38, la M/N BRIONY T nos informó que ya no podía más porque el viento y la corriente estaba demasiado fuerte, y a las 08:44 nos dejó libres..., el día 10 de enero de 2006 las 10:45 horas el R/R CRISTINA arribó donde estábamos nosotros..., y oficialmente arribó al Puerto de Santa Marta el 12 de enero de 2006..., (Folios No. 33 y 34).

Por su parte el jefe de máquinas, el señor RAJANDRA GOPAUL GBERDHAN, señaló:

"... El 22 de diciembre de 2005 a las 11:58 horas la máquina principal de babor dejó de funcionar a causa de un daño en el engranaje intermedio (IDLER GEAR), cuando se inspeccionó se encontró el daño, y continuamos el viaje con la máquina principal de estribor, el día 25 de diciembre a las 05:30 horas la máquina principal de estribor dejó de funcionar a causa del mismo daño que presentó la máquina de estribor (sic)., A bordo no había repuestos., (Folio No. 36).

En virtud del dictamen pericial rendido por el Perito Marítimo sobre las causas del arribo, se esgrime lo siguiente:

"..., La única explicación posible que se encuentra es que por el mucho tiempo de servicio, sobrevino un acelerado y casi instantáneo deterioro particular e individual de ambos engranajes, capaz de colapsar sus materiales de manera teóricamente simultánea...".

"..., Cuando ocurre la segunda falla, ya conocida la imposibilidad de sus reparaciones, la unidad se encontraba a 150 MN al SW de Santo Domingo como puerto altero más cercano para su rescate, el cual fue omitido por el armador como opción más viable y apropiada para el caso...", (Folio No. 78).

De las anteriores consideraciones, se deduce que las decisiones impartidas por el armador (Art. 1477 C.co) de la motonave al capitán no fueron las más acertadas, por cuanto el puerto más cercano era el de Santo Domingo y no el de Santa Marta. Ahora, esto no es óbice para exonerar de responsabilidad al capitán, dado que él en ningún momento del recorrido pierde la calidad de jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave y mucho menos de las obligaciones a las que está ligado a cumplir, verbigracia, emplear la mayor diligencia posible y todos los medios a su alcance para salvar la nave (Art. 1501 C.co).

Tratándose de la arribada forzosa, es procedente traer en mención el artículo 1541 del Código de Comercio, el cual establece: "(...) 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 (...)" (Subrayado y Cursiva por fuera de texto)

No obstante, que la arribada forzosa se presuma ilegítima, la ley permite que quien se vea afectado por ella pueda presentar prueba en contrario, así como lo señala el artículo 176 del Código de Procedimiento Civil: "(...) El hecho legalmente presumido se tendrá por cierto, pero admitirá prueba en contrario cuando la ley lo autorice (...)". Por lo tanto, como el capitán de la nave "NEW HORIZONS" no pudo desvirtuar la mencionada, en cuanto no aportó prueba suficiente que acreditara el caso fortuito o fuerza mayor, se tendrá por cierto el hecho que se presume, es decir, la arribada forzosa ilegítima.

En cuanto al caso fortuito o fuerza mayor, la Corte Suprema de Justicia en sentencia del 27 de febrero de 2009, magistrado ponente Arturo Solarte Rodríguez, ha sostenido lo siguiente:

"(...) 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]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 ante)... Si se aplicase literalmente la dicción en referencia, se podría llegar a extremos irritantes, a fuer 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

W 3

extraña, particularmente de un caso fortuito o fuerza mayor (...) (Cursiva por fuera de texto).

En cuanto al criterio de irresistibilidad, la mencionada sentencia expreso 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 presupuesto legal se encontrará configurado cuando, de cara al suceso pertinente, la persona no pueda o pudo evitar, ni eludir sus efectos¹ (...)" (Subrayado y cursiva por fuera de texto).

Por lo anterior, se vislumbra que la causa eficiente que motivó al capitán de la motonave a arribar forzosamente al Puerto de Santa Marta, fueron precisamente circunstancias previsibles que se hubiesen podido evitar.

Por otra parte, es menester indicar que la navegación por sí misma es una actividad considerada por la jurisprudencia Colombiana como peligrosa, por cuanto la misma necesita en su desempeño del empleo de un medio (la nave) calificado como peligroso; además, del comportamiento de la persona que la ejecuta, lo que exige que se adopten precauciones para evitar que la cosa potencialmente peligrosa cause efectivamente un daño, ya sea al medio marino o a la vida humana en el mar.

En virtud de la anterior premisa, la Corte Suprema de Justicia, en sentencia del 25 de mayo de 2011, de la Sala de Casación Civil, magistrado ponente Pedro Octavio Munar Cadena, puntualizó los criterios de la responsabilidad objetiva unificados en sentencia de casación del 24 de agosto de 2009², que ayude a dicho artículo, así:

"(...) a) que allí anida una verdadera responsabilidad objetiva, en donde la obligación de resarcir el daño surge no de la culpa presunta sino del riesgo o grave peligro que el ejercicio de estas actividades comporta para los demás; b) no hay necesidad de que los actos dañinos reflejen alguna culpa o que ella se presuma, lisa y llanamente, requiere que la actividad sea potencialmente perjudicial; c) que cuando las partes involucradas ejercen actividades parecidas o similares, el juez debe examinar cuál de ellas tuvo mayor o menor incidencia en el daño para así definir quién debe asumir la reparación; d) teniendo presente lo dicho, a la víctima le basta acreditar el daño y el vínculo de causalidad, amén de la actividad desplegada por el demandado; e) a éste, por su parte, si pretende exonerarse del reclamo efectuado, le corresponde acreditar la existencia de una causa extraña que impida la imputación causal del daño a la conducta desplegada (fuerza mayor, caso fortuito, la intervención de la víctima o de un tercero (...))" (Subrayado y Cursiva por fuera de texto).

De esta manera, y en congruencia con los postulados del Código de Procedimiento Civil (Art. 176), se tiene que el Capitán de la nave no pudo desvirtuar (declaración de parte, prueba

¹ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, Magistrado Ponente Arturo Solarte Rodríguez, 27 de febrero de 2009.

² Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil Magistrado Ponente William Namén Vargas, 24 de agosto 2009. (Discutida en salas de 7 de octubre, 24 y 25 de noviembre de 2008, 17 de marzo de 2009 y aprobada en Sala de 4 de mayo de 2009).

documental y prueba pericial) el hecho legalmente presumido, es decir, la ilegitimidad de la arribada forzosa (Art. 1541 Código de Comercio), aduciendo una causa extraña de caso fortuito o fuerza mayor.

En consecuencia, este Despacho preceptúa y reafirma el fallo de primera instancia en cuanto se comprueba que existió falta de cuidado por parte del armador al dar las órdenes desacertadas que ocasionaron que la nave quedara a la deriva, y del capitán al no haber actuado con la diligencia que ostenta su investidura, poniendo así en peligro a la tripulación y al medio marino.

AVALÚO DE LOS DAÑOS

Con relación al 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 mismos.

De igual forma, se denota ausencia de intervención formal de un tercero tendiente a reclamarlos, lo que implica que este Despacho se abstenga de pronunciarse al respecto.

VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE

Frente a la infracción de las normas de la Marina Mercante, este Despacho confirma lo preceptuado por el Capitán de Puerto de Santa Marta, por cuanto se transgredieron varias obligaciones consagradas en el artículo 1501 del Código de Comercio y del Decreto 1597 de 1988.

Por esta razón, el Capitán de Puerto impuso una sanción a título de multa equivalente a diez (10) S.M.L.M.V.

Se hace pertinente señalar por este Despacho, que en el expediente obra recibo de consignación por el valor anteriormente mencionado. (Folio No. 134)

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en su integridad el fallo de primera instancia del veinte (20) de noviembre de 2008, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de este fallo.

ARTÍCULO 2°.-NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido del presente fallo al señor CECIL GIRARD, identificado con Pasaporte NO. 161402, expedido en Isla Santa Lucia, capitán de la motonave "NEW HORIZONS"; a la Agencia Marítima Sociedad Eurolatina S & C Ltda., por intermedio de su agente marítimo señor ÁLVARO GONZÁLEZ GARCÍA o quien haga sus veces, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

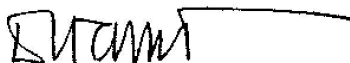
1/1

ARTÍCULO 3º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4º.-COMISIONAR al Capitán de Puerto de Santa Marta, para que una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, remita copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la División de Gente y Naves de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

14 FEB. 2013



Contraalmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ
Director General Marítimo