

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA

Bogotá, D.C., 30 DIC. 2013

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo de primera instancia del 23 de marzo de 2010, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "SUNRISE", de bandera de Islas Caimán, ocurrido el 5 de octubre de 2009, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante protesta presentada por el capitán de la nave "SUNRISE", se informa que partió de Panamá hacia Curazao cuando aproximadamente a las 22h del 5 de octubre de 2009 el viento y la marea se incrementaron al punto de estar obligados a devolverse y buscar un puerto seguro hasta que las condiciones mejoraran, debiendo llegar a Puerto de Santa Marta, configurándose una arribada forzosa.
2. El 8 de octubre de 2009, el Capitán de Puerto profirió auto de apertura de investigación por siniestro marítimo, ordenando allegar y decretar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.
3. El 23 de marzo de 2010, el Capitán de Puerto de Santa Marta emitió fallo de primera instancia, mediante el cual se exoneró de responsabilidad al señor TIMOTHY MORRISON, capitán de la motonave "SUNRISE", declarando como legítimo el arribo forzoso a este puerto, sin encontrar violación a las normas de marina mercante.
4. Al no interponerse recurso en contra del citado fallo en el término establecido, el Capitán de Puerto 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 San Andrés.

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 de los folios 56 al 58 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia.

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EN VÍA DE CONSULTA LA INVESTIGACIÓN POR SINIESTRO MARÍTIMO DE ARRIBADA FORZOSA DE LA NAVE "SUNRISE", ADELANTADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE SANTA MARTA.

DECISIÓN

El 23 de marzo de 2010, el Capitán de Puerto de Santa Marta emitió fallo de primera instancia, mediante el cual exoneró de responsabilidad al señor TIMOTHY MORRISON, capitán de la motonave "SUNRISE", declarando como legítimo el arribo forzoso a este puerto, sin encontrar violación a las normas de marina mercante.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 6º, 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

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EN VÍA DE CONSULTA LA INVESTIGACIÓN POR SINIESTRO MARÍTIMO DE ARRIBADA FORZOSA DE LA NAVE "SUNRISE", ADELANTADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE SANTA MARTA.

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 "SUNRISE" zarpó desde el Puerto de Cristobal Panamá hacia Curazao el 4 de octubre de 2009, en perfectas condiciones de la nave, máquinas y equipos de seguridad para el viaje a bordo.

Los hechos relatados en la audiencia pública celebrada el 9 de octubre de 2009 por el capitán de la motonave, se presentaron de la siguiente manera:

"El 04 de octubre zarpamos desde Panamá para llegar a Curasao (sic), mi oficina del tiempo pronostico (sic) que posiblemente tendríamos mal tiempo antes de llegar a curasao(sic), por ahí el 05 de octubre empezó a arreciarse el mal tiempo, y la oficina de pronostico (sic) del mal tiempo le recomendó viajar lo mas (sic) cercano a la costa, a las 22:45 de la noche del 05 de octubre el viento comenzó a agitar la nave, a incrementarse y a golpear la nave fuertemente, cada cuatro segundos rebotaba contra el yate, en ese punto no era aconsejable seguir navegando y menos en altamar porque el yate podía romperse y hundirse y entonces tome (sic) la decisión de regresarme y navegar hacia dentro (sic), y encontré una bahía grande, la primera bahía grande donde podía refugiarme, si hubiera encontrado otra antes me hubiera quedado antes(...) Para este viaje en particular nosotros preparamos como de costumbre, como navegábamos en mar abierto le hicimos unas defensas a las ventanas en aluminio, para proteger el barco d las olas, tomamos el combustible en Panamá, obtuvimos el reporte del tiempo el cual decía que en estos días podían viajar a curasao (sic) con seguridad, y cuando empezamos a navegar no era como lo había dicho el reporte, el tiempo empeoro (sic) tengo un ingeniero jefe y ellos antes de partir revisan sus maquinas (sic) y suministros, en Panamá se reviso (sic) todo lo concerniente a la seguridad y todo estaba completo, sus extinguidotes (sic), salvavidas, etc." (Cursivas fuera de texto).

En primer lugar, es de resaltar que la navegación marítima es una actividad considerada como peligrosa, por lo cual, en aplicación del artículo 2356 del Código Civil y su desarrollo jurisprudencial, el análisis probatorio que debe hacer el juez en procura de atribuir la responsabilidad del hecho dañoso cambia radicalmente. Cuando la regla general en los regímenes de responsabilidad es probar la culpa del agente, en el caso que se esté en

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EN VÍA DE CONSULTA LA INVESTIGACIÓN POR SINIESTRO MARÍTIMO DE ARRIBADA FORZOSA DE LA NAVE "SUNRISE", ADELANTADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE SANTA MARTA.

presencia de actividades peligrosas, se presume la culpa de aquél y sólo podrá exonerarse probando la existencia de eximentes de responsabilidad.

Entonces, la fuerza mayor o caso fortuito consisten en acontecimientos imprevisibles e irresistibles que impiden a alguien cumplir cabalmente una obligación a su cargo.

La *inimputabilidad* se presenta cuando el hecho que se invoque como fuerza mayor o caso fortuito no se derive de modo alguno de la conducta culpable del obligado, de su estado o culpa precedente o concomitante al hecho.

La *imprevisibilidad*, se da cuando el suceso escapa a las previsiones normales, esto es, que ante la conducta prudente adoptada por el que alega el caso fortuito, era imposible preverlo.

En cuanto a la *irresistibilidad*, se configura cuando ante las medidas tomadas fue imposible evitar que el hecho sucediera.

La culpa exclusiva de la víctima o la de un tercero, consiste en que la acción desplegada por quien sufrió el daño o por una persona ajena, no interviene directamente en la actividad, lo cual excluye al autor del pago de perjuicios por encontrarse en una posición fuera de su dominio del hecho.

De acuerdo a lo anterior, se observa que lo sucedido durante la navegación del yate "SUNRISE" se encuadra en la causal de exoneración denominada caso fortuito, en cuanto a la arribada forzosa a puerto de Santa Marta.

Como se observa en lo contestado por el capitán en la audiencia del 9 de octubre de 2009, y en las pruebas que obran dentro del expediente, antes del zarpe verificaron el estado de la nave, comprobando su buen estado y condiciones técnicas de navegabilidad, así como también verificó el estado del tiempo antes del zarpe, lo que demuestra diligencia en sus actuaciones.

Se puede entonces entrever que la causa que obligó al capitán a arribar a un puerto no autorizado, fue una circunstancia imprevisible e irresistible, consistente en el cambio drástico del clima en el mar Caribe, en donde las olas y el viento fueron incrementándose de tal forma que no pudo continuar de forma segura con su camino.

Ahora bien, el Código de Comercio en el artículo 1541 estableció lo siguiente:

"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 dolor o culpa del capitán. La arribada forzosa se presumirá ilegítima. En todo caso, la capitania de puerto investigará y calificará los hechos."
(Cursivas y subrayado fuera de texto)

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EN VÍA DE CONSULTA LA INVESTIGACIÓN POR SINIESTRO MARÍTIMO DE ARRIBADA FORZOSA DE LA NAVE "SUNRISE", ADELANTADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE SANTA MARTA.

El artículo 1502 ibídem establece:

"Prohíbese al capitán:

(...) 5. Cambiar de ruta o de rumbo, salvo en los casos en que la navegación lo exija, circunstancia que deberá anotarse en el diario de navegación; (...)

(...) 7. Entrar en puerto distinto al de su destino, salvo que las condiciones de la navegación lo exijan;" (Cursivas y subrayado fuera de texto)

Conforme a lo anterior, ante la imposibilidad de continuar con su viaje, no le quedaba otro recurso que el de arribar al Puerto de Santa Marta y esperar al cambio favorable de las condiciones meteorológicas para continuar su camino, por lo cual podemos concluir que la arribada forzosa aquí estudiada es legítima, pues se encuentra probada una de las causales de exoneración de responsabilidad que rompe el nexo causal entre el hecho y el daño, en consecuencia se confirmará el fallo de primera instancia.

AVALÚO DE LOS DAÑOS

Con relación al avalúo de los daños, teniendo en cuenta que no obra dentro del expediente prueba en la cual se relacione los posibles daños ocasionados con el siniestro, como tampoco se tuvo conocimiento de la intervención formal de un tercero tendiente a reclamarlos, este Despacho se abstendrá de pronunciarse al respecto.

VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE

No se evidencia violación alguna a las normas de marina mercante.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.-CONFIRMAR en su integridad el fallo de primera instancia del 23 de marzo de 2010, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de este fallo.

ARTÍCULO 2º.-NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido del presente fallo al capitán de la motonave "SUNRISE", el señor TIMOTHY MORRISON, a la Agencia Marítima ISACOL S.A., y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EN VÍA DE CONSULTA LA INVESTIGACIÓN POR SINIESTRO MARÍTIMO DE ARRIBADA FORZOSA DE LA NAVE "SUNRISE", ADELANTADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE SANTA MARTA.

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 Subdirección de Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

30 DIC. 2013



Contralmirante **ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ**
Director General Marítimo