

30 DIC. 2013

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo de primera instancia del 15 de mayo de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Tumaco, dentro de la investigación por siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "PERLA VERDE", de bandera colombiana, ocurrido el 7 de agosto de 2008, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante protesta presentada por el capitán de la motonave denominada "PERLA VERDE" el 8 de agosto de 2008, se informa que zarpó de Buenaventura el 24 de julio de 2008 a realizar una faena de pesca en las zonas 1 y 2, y cerca de la frontera con el Ecuador se presentó un daño en el sistema de frío al fundirse la válvula selenoide, lo que lo obligó a arribar al Puerto de Tumaco, configurándose una arribada forzosa.
2. El 2 de septiembre de 2008, el Capitán de Puerto de Tumaco 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 15 de mayo de 2009, el Capitán de Puerto de Tumaco emitió fallo de primera instancia, mediante el cual exoneró de responsabilidad al señor JOSÉ SANTOS SINISTERRA CARABALÍ, capitán de la motonave "PERLA VERDE", declarando como legítimo el arribo forzoso a este puerto.
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 TUMACO

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 Tumaco.

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 Tumaco, practicó y allegó las pruebas listadas de los folios 58 y 59 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia.

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EN VIA DE CONSULTA LA INVESTIGACION POR SINIESTRO MARÍTIMO DE ARRIBADA FORZOSA DE LA MOTONAVE "PERLA VERDE", ADELANTADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE TUMACO.

DECISIÓN

El 15 de mayo de 2009, el Capitán de Puerto de Tumaco emitió fallo de primera instancia, mediante el cual exoneró de responsabilidad al señor JOSÉ SANTOS SINISTERRA CARABALÍ, capitán de la motonave "PERLA VERDE", declarando como legítimo el arribo forzoso a este puerto.

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 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

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EN VÍA DE CONSULTA LA INVESTIGACIÓN POR SINIESTRO MARÍTIMO DE ARRIBADA FORZOSA DE LA MOTONAVE "PERLA VERDE", ADELANTADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE TUMACO.

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 el comportamiento del capitán de la nave se encuadra en la causal de exoneración de caso fortuito que dio origen a la arribada forzosa a puerto de Tumaco.

Como se observa en lo contestado por el capitán en la audiencia del 17 de marzo de 2009, y corroborado en la misma audiencia por el ayudante de máquinas, antes del zarpe verificaron el estado de la nave probando el frío y la máquina por un periodo de veinticuatro horas, comprobando su buen estado y condiciones de navegabilidad.

Se puede entonces entrever que la causa que obligó al capitán a arribar a un puerto no autorizado, fue una circunstancia imprevisible e irresistible; observándose que éste cumplió con la obligación de cerciorarse que la nave se encontraba en buenas condiciones al momento de emprender la navegación.

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)

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 Tumaco para reparar la nave y de esta manera no perder su carga (tres toneladas de pescado y mil kilos de camarón), entonces podemos concluir que la arribada forzosa aquí estudiada es legítima, por lo que se confirmará el fallo de primera instancia.

AVALÚO DE LOS DAÑOS

Con relación al avalúo de los daños, teniendo en cuenta que en primera instancia no se fijó monto y no obra dentro del expediente prueba en la cual se relacionen los posibles daños ocasionados con el siniestro, como tampoco se tuvo conocimiento de la intervención

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EN VÍA DE CONSULTA LA INVESTIGACIÓN POR SINIESTRO MARÍTIMO DE ARRIBADA FORZOSA DE LA MOTONAVE "PERLA VERDE", ADELANTADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE TUMACO.

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 "PERLA VERDE" zarpó el 24 de julio de 2008 desde el Puerto de Buenaventura a realizar la faena de pesca en las zonas 1 y 2, encontrándose cerca de la frontera con el Ecuador, se presentó un daño al fundirse la válvula selenoide del sistema de frío, motivo por el cual el capitán de la motonave decidió dirigirse a Tumaco, arribando a puerto el día 7 de agosto de 2008.

Los hechos relatados en la audiencia pública celebrada el 3 de septiembre de 2008 por el capitán de la motonave, se presentaron de la siguiente manera:

"Nosotros estamos en la faena y se nos dañó (sic) el selenoide de la planta que mueve el frío, y un filtro de un amortiguador de la tubería de frío, que tuvo que cambiarse, eso fue la entrada de nosotros por eso entramos al puerto de Tumaco para reparar (...) Es imposible arreglar en altamar el daño no teníamos repuesto y hay que entrar a puerto para buscar el mecánico de la máquina y el que repara el frío (...) No se (sic) si el armador hizo mantenimiento, yo pruebo el frío (sic) durante veinticuatro horas para saber que está (sic) bien, y reviso las demás partes de la motonave como motor, todo lo probamos y uno sabe que todo viene bien (...)"

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 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.

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EN VÍA DE CONSULTA LA INVESTIGACIÓN POR SINIESTRO MARÍTIMO DE ARRIBADA FORZOSA DE LA MOTONAVE "PERLA VERDE", ADELANTADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE TUMACO.

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 15 de mayo de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Tumaco, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de este fallo.

ARTÍCULO 2º.-NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Tumaco el contenido del presente fallo al capitán de la motonave "PERLA VERDE", el señor JOSÉ SANTOS SINISTERRA CARABALÍ, y al señor HERNEY MONTOYA CHENG, agente marítimo de la misma, 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 Tumaco, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4º.-COMISIONAR al Capitán de Puerto de Tumaco, 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