



Bogotá, D.C.,

13 ABR 2015

REFERENCIA

Clase de investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo
Asunto: Grado Jurisdiccional de Consulta
Número de expediente: 13012010-004
Sujetos Procesales: Capitán de la motonave LUISA MARIA
Armador de la motonave LUISA MARIA
Clase de Siniestro: Arribada Forzosa

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la Sentencia N° 0011 CP03-ASJUR del 18 de marzo de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Barranquilla, dentro de la investigación por siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave LUISA MARIA, ocurrido el 28 de julio de 2010, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta recibida el 29 de julio de 2010, el señor ARNULFO CANTILLO GARAY, Capitán de la nave LUISA MARIA, informó al Capitán de Puerto de Barranquilla las novedades presentadas con la citada motonave, relacionadas con el presunto siniestro marítimo de arribada forzosa.
2. El día 30 de julio de 2010, el Capitán de Puerto de Barranquilla profirió auto de apertura, decretando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación y fijó fecha para la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. A través de decisión del 18 de marzo de 2011, el Capitán de Puerto de Barranquilla, declaró legítima la arribada forzosa de la nave LUISA MARIA de bandera colombiana, ocurrido el día 29 de julio de 2010 y en consecuencia se abstuvo de manifestarse respecto del avalúo de los daños.

Igualmente, declaró que con la conducta náutica desplegada por el señor ARNULFO CANTILLO GARAY, Capitán de la nave LUISA MARIA, no se configuró la violación a las normas de Marina Mercante.

4. Vencido el término para interponer los recursos de reposición y de apelación en contra de la decisión del 18 de marzo de 2011, éstos no fueron presentados, motivo por el cual, el Capitán de Puerto de Barranquilla remitió el expediente a este Despacho para que se surta el grado jurisdiccional de consulta.

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.

HECHOS RELEVANTES

De acuerdo con la declaración rendida por el señor ARNULFO ANDRÉS CANTILLO GARAY, Capitán de la motonave LUISA MARIA, las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos, fueron las siguientes:

"(...) Salimos el 27 de julio a las 13:30 horas de la ciudad de Cartagena con destino a Santa Marta, nosotros pedimos el zarpe para llevar la embarcación desde Cartagena a Santa Marta ya que estaba en la Pesquera Santa Clara en reparación de máquinas y pintura, navegamos el resto de la tarde y toda la noche, todo transcurría normalmente, el día 28 de julio a las 08:00 horas estando a 12 millas al noreste de Bocas de Ceniza la máquina se apagó, cogió aire, el motorista intentó prenderla nuevamente, le sacó aire, lo intentó varias veces y no prendió, coincidentalmente a unas dos millas pasaba el buque ARC MALPELO, nos comunicamos con ellos vía radio, se acercó hasta donde estábamos y nos prestaron auxilio, nos abordaron dos tripulantes del ARC MALPELO, uno creo que era el de máquinas y el otro un ayudante, ellos intentaron prender también la máquina pero tampoco pudieron, entonces se comunicaron con el buque para que nos prestara una batería, nos la prestaron pero desgraciadamente estaba descargada y no nos sirvió de nada, el Capitán del buque optó por remolcarnos hasta Bocas de Ceniza, donde aproximadamente a las 16:00 horas nos entregó al remolcador LA ARENOSA, quien nos remolcó hasta el muelle de señalización del Río a donde llegamos aproximadamente a las 19:00 horas, ahí nos recibieron funcionarios del DAS, EJERCITO y la ARMADA, nos pidieron la documentación, revisaron el barco y nos dijeron que no teníamos ningún problema (...)"

ANÁLISIS TÉCNICO

Mediante informe de inspección recibido el 06 de agosto de 2010, el Perito Marítimo DANIEL CANON MURCIA, concluyó lo siguientes:

- El tipo de falla presentada en la motonave LUISA MARIA, corresponde a las versiones de los tripulantes y se acomodan al tipo de fallas que pueden ocurrir en motores recién reparados y que ocasionan paradas de los mismos.
- Los operarios conocen bien el equipo, explicaron los procedimientos y es visible la reciente reparación, que fue efectuada en los meses de junio y julio, en donde se le efectuó un mantenimiento completo de piezas móviles y cambio de empaques.
- La motonave había sido sometida a reparaciones mayores a partir de junio de 2010 y el día 02 de julio de 2010, se le renovaron todos los certificados anuales.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Conforme a lo anteriormente descrito, este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos sustanciales y procesales que dieron mérito al Capitán de Puerto para proferir fallo de primera instancia, a su vez hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta, así:

En relación a los aspectos procesales y probatorios, este Despacho advirtió que cada una de las etapas de la investigación en primera instancia fueron adelantadas por el Capitán de Puerto de Barranquilla, con observancia al debido proceso y en los términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Ahora bien, revisado el material probatorio obrante en el expediente y la decisión consultada, se advierte que es menester hacer las siguientes precisiones:

De acuerdo con el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, se consideran accidentes o siniestros marítimos, los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internacionales, estén o no suscritos por Colombia, por la costumbre nacional o internacional y a manera enunciativa, sin que se limite a ellos, se señalan los siguientes:

- a. Naufragio
- b. Encallamiento
- c. Abordaje
- d. Explosión o incendio
- e. **Arribada forzosa**
- f. Contaminación marina
- g. Daños a las naves o artefactos navales

A su turno, el Código de Comercio define la arribada forzosa, de la siguiente manera:

“Artículo 1540.- Llámese arribada forzosa, la entrada necesaria a puerto distinto del autorizado en el permiso de zarpe”.

Ello quiere decir que, cualquier recalada en puerto distinto al autorizado en el permiso de zarpe, constituye arribada forzosa, no obstante, esta puede ser legítima siempre que haya sido el resultado de un caso fortuito, así:

“Artículo 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 del dolo o la culpa del Capitán. La arribada forzosa se presumirá ilegítima. En todo caso, la Capitanía de Puerto investigará y calificará los hechos”.

De acuerdo con lo anterior, corresponde al Capitán de Puerto de la respectiva jurisdicción, determinar si la arribada forzosa fue legítima o ilegítima y, declararlo en la decisión que resuelve el asunto¹.

En el caso bajo estudio, el fallador de instancia declaró legítima la arribada forzosa de la nave LUISA MARIA, luego de verificar que dicho siniestro derivó de la ocurrencia de un caso fortuito, por ello, la presente consulta se centrará en establecer si acaeció o no, el citado fenómeno exonerativo.

Al respecto, vale la pena señalar que tanto el caso fortuito como la fuerza mayor parten de la premisa de que nadie está obligado a lo imposible, es así como el artículo 1° de la ley 95 de 1890 señala; *“se llama fuerza mayor o caso fortuito, el imprevisto al que no es posible resistir (...)”*, obsérvese que el precitado artículo los define de manera equivalente, al respecto la Corte Suprema de Justicia ha manifestado:

“Según esa doctrina de la Sala, para que un hecho pueda ser considerado como evento de fuerza mayor o caso fortuito -fenómenos simétricos en sus efectos-, es necesario que, de una parte, no exista manera de contemplar su ocurrencia en condiciones de normalidad, justamente porque se presenta de súbito o en forma intempestiva y, de la otra, que sea inevitable, fatal o ineludible, al punto de determinar la conducta de la persona que lo padece, quien, por tanto, queda sometido irremediablemente a sus efectos y doblegado, por tanto, ante su fuerza arrolladora²”.

Así pues, 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 consecuencias³”.

Ahora bien, con ocasión de la audiencia pública llevada a cabo el día 30 de julio de 2010, el señor ARGELIO DE LOS SANTOS VILORIA MATOS (fol. 12-14), maquinista de la nave LUISA MARIA, manifestó lo siguiente:

¹ Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 48.- Contenido de los fallos.

² Sala de Casación Civil, M.P. Carlos Ignacio Jaramillo, 26 de julio de 2005. Exp: 050013103011-1998 6569-02.

³ Código Civil Anotado, editorial LEYER - Decimoprimera edición, pág. 50-51.

"Preguntado.- Sírvase realizar un relato claro y detallado de los motivos por los cuales arribaron al puerto de Barranquilla el 28 de julio de los corrientes. Contestado.- nosotros salimos de Cartagena a la 1:30 de la tarde con destino a Santa Marta, veníamos bien por el camino y nos amaneció parte arriba de Bocas de Ceniza, como a 12 millas el motor se apagó, el maquinista empezó a hacerle los trabajos de limpieza para sacarle el aire y de tanto darle las baterías de descargaron, en esos momentos cuando estaban haciendo el mantenimiento del motor, el Capitán prendió el radio y escuchó al ARC MALPELO por el canal 16 y lo llamó (...) hicieron maniobra, ataron el cabo de la embarcación pegaron para montar al maquinista y segundo para revisar la máquina, revisaron todo y quedó lista para prender, pero no habían baterías, (...) como no se pudo prender nos trajeron remolcados hasta Bocas (...)"

Del extracto anterior, se puede concluir que la nave zarpó de Cartagena en buenas condiciones de navegabilidad, pero que a doce (12) millas náuticas de Bocas de Ceniza, el motor se paró y en los intentos por ponerlo nuevamente en funcionamiento se agotó la energía de las baterías, por lo cual, cuando la nave LUISA MARIA fue abordada por los tripulantes del ARC MALPELO, estos advirtieron que no se podía maniobrar debido a la falta de fluido eléctrico, intentando sin éxito usar una de sus baterías, pues también se encontraba descargada, concluyendo así, que la operación más segura era remolcar la citada nave hasta el puerto más próximo, que para el caso, era el de Barranquilla.

La versión del señor ARGELIO DE LOS SANTOS VILORIA MATOS, maquinista de la nave LUISA MARIA, encuentra respaldo en el oficio N° 107/MD-CG-CARMA-JONA-COGAC-CGUCA-CEGBAR del 30 de julio de 2010, suscrito por el Comandante de la Estación de Guardacostas de Barranquilla, así:

"(...) La mencionada embarcación recibió apoyo en remolque en altamar por parte del ARC MALPELO, en vista de que sufrió avería en el motor propulsor, consistente en daño de la bomba de inyección de aceite (...)" (fol. 2)

Ahora bien, de acuerdo con la declaración rendida el 11 de agosto de 2010, por el señor STIVES RAFAEL CAMARGO RESTREPO (fol. 51-52), propietario de la nave LUISA MARIA, ésta había estado en reparación y mantenimiento desde el mes de febrero del mismo año, como se advierte del siguiente extracto:

"(...) Preguntado.- Sírvase hacer un relato claro y preciso de los hechos que le consten en relación con el siniestro de Arribada Forzosa de la motonave LUISA MARIA. Contestado.- Yo adquirí la motonave en marina SANTA CLARA, hasta cuando se terminaron los arreglos, en el mes de julio envíe a la tripulación a recogerla y fue cuando ocurrió el accidente (...) Preguntado.- Diga al Despacho cuales fueron los trabajos que le realizaron a la embarcación en Cartagena. Contestado.- Allá le estaban reparando el motor, yo contrate a una agencia marítima para que me hiciera las gestiones en la Capitanía, la Capitanía de Puerto designo un perito para las reparaciones (...)" (fol. 51)

Además, es de señalar que conforme al Certificado de Inspección de Maquinaria obrante a folio 33 del expediente, el Capitán de Puerto de Cartagena certificó el día 02 de julio de 2010, luego de una inspección realizada por el Perito Marítimo EDGAR ESPITIA BOCANEGRA, que la nave LUISA MARIA cumplía con las condiciones de seguridad marítima.

Así pues, queda claro que la nave LUISA MARIA recibió mantenimiento y reparaciones hasta aproximadamente un mes antes de la fecha en que zarpó con destino a Santa Marta, igualmente, al ser inspeccionada la máquina propulsora principal por el Perito Marítimo designado por la Capitanía de Puerto, se determinó que cumplía con las condiciones para desarrollar una navegación segura y en virtud de ello le fue expedido el certificado anual de inspección de maquinaria, con vigencia hasta el 02 de julio de 2011.

Sobre el particular, se refirió el Perito Marítimo DANIEL CANON MURCIA, quien aclaró que las fallas presentadas en el motor propulsor de la nave LUISA MARIA, pueden presentarse incluso en naves recién reparadas y que dan lugar a la parada de éstos. (fol. 49)

Es decir, no obstante que el señor ARNULFO ANDRÉS CANTILLO GARAY, Capitán de la motonave LUISA MARIA, realizó el alistamiento previo de la nave y verificó que los equipos funcionaran de manera correcta, fue imposible prever la ocurrencia de la avería en el motor propulsor, máxime, cuando de él se esperaba un perfecto funcionamiento, debido a que estaba recién reparado.

En consecuencia, es dable concluir en grado de certeza que la arribada forzosa de la nave LUISA MARIA fue legítima, pues se encontró probada la ocurrencia de los fenómenos exonerativos de la fuerza mayor y el caso fortuito.

En cuanto a los daños, se advierte que con la recalada de la nave LUISA MARIA al Puerto de Barranquilla, no se causó daño alguno a la nave, a la tripulación o a la carga, por lo cual este Despacho respalda la posición del a quo, de no pronunciarse respecto del avalúo de los mismos.

De otro lado, conforme el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, este Despacho se debe pronunciar cuando con el siniestro concurra la violación a normas de Marina Mercante, así pues, de acuerdo con los argumentos antes expuestos se advierte que con la conducta desplegada por el señor ARNULFO ANDRÉS CANTILLO GARAY, Capitán de la motonave LUISA MARIA, no se configuró violación alguna a las normatividad Marítima, por lo que se confirmará la decisión del a quo.

Motivo por el cual, este Despacho respalda la posición del fallador de primera instancia al no declararlo responsable por la violación de dicha normatividad.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR en todas sus partes la Sentencia N°001 CP03-ASJUR del 18 de marzo de 2011, proferida por el señor Capitán de Puerto de Barranquilla, a través de la cual se declaró legítima la arribada forzosa efectuada por la nave LUISA MARIA, al mando del señor ARNULFO ANDRÉS CANTILLO GARAY, identificado con la cedula de ciudadanía N° 85.451.761, de acuerdo con los argumentos expuestos en la parte motiva de la presente decisión.

ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Barraquilla el contenido de la presente decisión a los señores ARNULFO ANDRÉS

CANTILLO GARAY, identificado con la cedula de ciudadanía N° 85.451.761 y STIVES RAFAEL CAMARGO RESTREPO, identificado con la cedula de ciudadanía N° 87.603.409, en calidad de Capitán y Armador, respectivamente, de la nave LUISA MARIA, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

ARTÍCULO 4°.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Barranquilla, para que una vez quede en firme y ejecutoriada la presente decisión, remita copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

13 ABR 2015



Contrafirmante **PABLO EMILIO ROMERO ROJAS**
Director General Marítimo (E)