

702012100017

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

13 ABR 2015

REFERENCIA

Clase de investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo
Asunto: Grado Jurisdiccional de Consulta
Número de expediente: 14012009020
Sujetos Procesales: Capitán y propietario de la motonave COQUI
Agencia marítima de la motonave COQUI
Clase de Siniestro: Arribada forzosa e incendio

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la sentencia de primera instancia de fecha 9 de septiembre de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por los siniestros marítimos de arribada forzosa e incendio de la motonave COQUI de bandera de Estados Unidos, ocurridos el 24 y 26 de diciembre de 2009, respectivamente, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta recibida el 28 de diciembre de 2009, el señor LUIS JOSÉ BLONDET, Capitán del velero COQUI, informó al Capitán de Puerto de Santa Marta, las novedades relacionadas con el siniestro marítimo de arribada forzosa de la citada motonave.

Igualmente, a través de informe de novedades de la misma fecha, presentado por el Responsable del Área de naves de dicha Capitanía de Puerto, se tuvo conocimiento del presunto siniestro marítimo de incendio sufrido por la motonave en cita, el día 26 de diciembre de 2009.

2. El día 28 de diciembre de 2009, el Capitán de Puerto de Santa Marta 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 9 de septiembre de 2011, el Capitán de Puerto de Santa Marta declaró legítima la arribada forzosa de la nave COQUI, y estableció que ésta ocurrió sin culpa o responsabilidad del Capitán, la tripulación o el agente marítimo.

De igual manera, declaró responsable al señor LUIS JOSÉ BLONDET, Capitán de la nave COQUI, por el siniestro marítimo de incendio sufrido por dicha motonave el 26 de diciembre de 2009 y por violación a las normas de Marina Mercante.

En consecuencia, impuso a título de sanción multa de un (1) salario mínimo legal mensual vigente, equivalente a quinientos treinta y cinco mil seiscientos pesos m/c (\$535.600), pagaderos solidariamente con la agencia marítima Global Maritime Transportation.

Finalmente, se abstuvo de pronunciarse respecto del avalúo de los daños.

4. Vencido el término para interponer los recursos de reposición y de apelación en contra de la decisión del 9 de septiembre de 2011, éstos no fueron presentados, motivo por el cual, el Capitán de Puerto de Santa Marta 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 protesta del 28 de diciembre de 2009, presentada por el señor LUIS JOSÉ BLONDET, Capitán de la nave COQUI, las circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro marítimo de arribada forzosa, fueron las siguientes:

"(...) Salí del puerto de Aruba con destino final Cartagena (Colombia), el día 18 de diciembre de 2009, navegando en aguas normales durante todo el trayecto, estando a dos millas de este puerto me percaté que el alternador estaba presentando fallas que podían comprometer el resto de la travesía hasta Cartagena, por lo tanto opte con arribar al puerto de Santa Marta y corregir este daño menor (...)"

Conforme al informe de novedad del 28 de diciembre de 2009, suscrito por el Responsable del Área de naves menores de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, los hechos que

rodearon el siniestro marítimo de incendio, sufrido por la nave COQUI el 26 de diciembre de 2009, fueron los siguientes:

*"(...) El día sábado 26 de diciembre de 2009, cuando siendo aproximadamente las 1630 horas y encontrándome en el área de la playa en verificación de evacuación de playas y retorno de embarcaciones, recibí llamada vía avante del señor Walber Quinto, quien me informaba que estaba viendo un velero fondeado en la bahía del rodadero en el cual se veía salir de su interior humo, inmediatamente aborde una embarcación y me dirigí al área del suceso donde se pudo confirmar que se trataba de un incendio al interior de la motonave tipo velero de bandera americana de las siguientes características: (...) nombre - COQUI.
(...)"*

ANÁLISIS TÉCNICO

De acuerdo informe pericial N° 10-01-04-05, realizado por el Perito Naval MIGUEL ANTONIO VELOZA ARIAS, las condiciones técnicas y náuticas que dieron lugar a la ocurrencia de los siniestros marítimos de arribada forzosa e incendio de la nave COQUI, fueron las siguientes:

"Que el Capitán propietario del Moto Velero COQUI, al detectar fallas en el sistema eléctrico (parpadeo de la pantalla del piloto automático) busca refugio en aguas abrigadas y fondea a las 12:30 horas del día 24 de diciembre de 2009 en el sector sur de Rodadero (latitud 11°11'54" N - longitud 73°14'00" W), con el propósito de revisar y corregir la falla presentada.

Que realizadas las pruebas con resultados satisfactorios a los equipos del sistema de generación eléctrico, el Capitán descarta la falla en el sistema y comunica su decisión al personal de Guardacostas el día 24 de diciembre aproximadamente a las 14:00 horas, la necesidad de asistencia técnica para corregir la falla presentada en la pantalla del piloto automático.

Que los resultados nefastos de la conflagración presentada a bordo, ratifican la decisión acertada del Capitán de arribar a puerto seguro con el propósito de corregir la falla presentada en la pantalla del piloto automático, antes de proseguir su viaje al puerto de destino.

Que estando fondeada la embarcación en el sector norte del rodadero (latitud 11°12'17" N - longitud 73°13'57" W), siendo aproximadamente las 17:00 horas del día 26 de diciembre de 2009, se presenta incendio en el compartimiento del dispositivo electrónico del piloto automático.

Que los daños en el sistema eléctrico (...) afectan principalmente los equipos de navegación, el piloto automático, el sistema de generación y el sistema eléctrico general de la embarcación, la dejan fuera de servicio hasta tanto no se repare la parte de distribución eléctrica y verifique el funcionamiento de los equipos".

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 de Santa Marta para proferir decisión 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 advierte que cada una de las etapas de la investigación en primera instancia fueron adelantadas por el Capitán de Puerto de Santa Marta, 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 el incendio de naves o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas.**
- 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.

En el caso bajo estudio se advierte que, la nave COQUI de bandera de Estados Unidos, al mando del señor LUIS JOSÉ BLONDET, zarpó del puerto de Aruba el día 18 de diciembre de 2009 con destino al puerto de Cartagena, sin embargo, el día 24 de diciembre de la misma anualidad arribó al puerto de Santa Marta con la finalidad de reparar el alternador del sistema eléctrico, pues estaba presentando fallas, lo que a juicio del citado Capitán, podría comprometer el resto de la travesía (fol. 1), configurándose de esta manera el siniestro marítimo de arribada forzosa.

Ahora bien, de acuerdo a lo señalado en el artículo 1541 del Código de Comercio, la arribada forzosa será legítima siempre que haya sido el resultado de un caso fortuito inevitable, 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 asunto.

En el caso consultado, el a quo estableció que de acuerdo con acervo probatorio, el Capitán JOSÉ LUIS BLONDET cumplió con todo el alistamiento previo necesario para el zarpe y que la causa que generó el arribo forzoso (daños eléctricos), no eran previsibles, pues éstos sobrevinieron en el curso de la navegación, por lo cual, se encontró probada la ocurrencia del caso fortuito y la fuerza mayor.

Consecuencia de lo anterior, se declaró legítimo el arribo de la nave COQUI de bandera de Estados Unidos al puerto de Santa Marta, y en merito de ello, el objeto de la presente consulta se centrará en establecer si acaecieron o no, los citados fenómenos exonerativos.

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 Justicia¹, indicó:

“(...) 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 “[I] (sic) 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 (sic) 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 extraña, particularmente de un caso fortuito o fuerza mayor (...).” (Cursiva por fuera de texto).

Ahora bien, con ocasión de la audiencia pública llevada a cabo el 29 de diciembre de 2009, el señor LUIS JOSÉ BLONDET (fol. 17-21), Capitán de la nave COQUI de bandera de Estados Unidos, relató los hechos investigados de la siguiente manera:

¹ Corte Suprema de Justicia en sentencia del 27 de febrero de 2009, magistrado ponente Arturo Solarte Rodríguez

“(…)Yo salí de Aruba el 18 de diciembre con destino a Cartagena Colombia, para descansar por un día en el Cabo de la Vela y salí del Cabo de la Vela el 20 de diciembre, de ahí el día 21 llegué a la Bahía de GUAYARACA otra vez para descansar y salí el día 24 de diciembre por la mañana con rumbo a Cartagena planeando una parada inicial en Puerto Hermoso, pero al pasar o llegar cerca de Santa Marta, más cerca del Rodadero noté que el instrumento que le indica la posición del piloto automático, la pantalla estaba parpadeando, baje, deje la cabina de mando y bajé bajo cubierta para mirar un instrumento que me indica las condiciones de las baterías, note que el voltaje que me enseñó fue 10.40 vatios corriente directa, inmediatamente subí a la cabina de mando y apague el motor porque el indicio en ese momento fue que algo estaba malo con el alternador, viendo que estaba cerca de Rodadero prendí el motor para poder llegar por que no había viento y fondee en la parte sur de Rodadero (…)”.
(Negritas y cursivas fuera de texto)

Lo antes señalado, encuentra soporte en el acta de visita N° 04.1338.I.09 del 26 de diciembre de 2009, suscrita por el Capitán de Puerto de Santa Marta, el agente marítimo y Capitán de la nave, donde se hace constar que el velero de nombre COQUI, al mando del señor LUIS JOSÉ BLONDET, procedente de Aruba y con destino a Cartagena, arribó al puerto de Santa Marta el 24 de diciembre de 2009 a las 12:30 horas aproximadamente, debido a que requería unas reparaciones menores en el alternador del sistema eléctrico. (fol. 4)

Es de destacar que, la nave COQUI salió de Aruba el día 18 de diciembre de 2009 y navegó sin ningún tipo de contratiempo o problema de navegabilidad durante siete días, hasta que se presentó la avería en el alternador, de lo que se infiere que ésta sobrevino en el curso de la travesía.

Además, conforme a las conclusiones expuestas por el perito marítimo MIGUEL ANTONIO VELOZA ARIAS, en el informe pericial N° 10-01-04-05 recibido el 15 de enero de 2010 (fol. 29), las acciones náuticas desplegadas por el Capitán LUIS JOSÉ BLONDET, al decidir arribar al puerto más cercano fueron acertadas, pues los daños en el sistema eléctrico (parpadeo en la pantalla del piloto automático) requerían revisión técnica especializada, máxime, cuando con posterioridad se presentó una conflagración que tuvo como causa precursora, un cortocircuito en el cableado eléctrico de alimentación al piloto automático.

En consecuencia, este Despacho evidencia que el arribo de la nave COQUI al puerto de Santa Marta el día 24 de diciembre de 2009, fue legítimo y en virtud de ello, confirmará el artículo primero de la decisión en consulta, pues encontró probada la ocurrencia de los fenómenos exonerativos de la fuerza mayor y el caso fortuito.

En relación con el siniestro marítimo de incendio de la nave COQUI, acaecido el 26 de diciembre de 2009, es menester hacer las siguientes aclaraciones:

Se entiende que una nave se incendió, cuando se presenta un fuego no controlado que la abrasa, provocando que se queme lo que no estaba destinado a quemarse y causa la afectación parcial o total de su estructura.

Al respecto, el señor LUIS JOSÉ BLONDET, Capitán de la motonave COQUI, relató los hechos de la siguiente manera:

"(...) el agente llegó aproximadamente a unos minutos antes de las cinco, hablamos unos minutos, me devolvió el pasaporte y yo camine hasta el zodiac y antes de montarme mire hacia el velero y vi lo que parecía un poco de humo cerca de la embarcación, me subí al zodiac, prendí el motor y me dirigí hacia la embarcación, mientras me acercaba a la embarcación note que el humo salía de la embarcación y que había mucho más humo, me tomó algunos minutos llegar hasta la embarcación y cuando llegue a ella note que el humo salía de la embarcación y cuando llegue a ella note que ya habían llamas saliendo bajo cubierta en el área de la cabina de comando, pegue el zodiac al bote y subí a la embarcación, en ese momento había una persona, otro velerista que había subido a la embarcación porque ellos habían visto el humo salir y sabía que había tres tanques de 20 litros de gasolina atados a la cubierta y fueron a removerlos para evitar que explotaran (...)" (fol. 18)

Del anterior extracto, se desprende que el siniestro marítimo que tuvo lugar el 26 de diciembre de 2009, a bordo de la nave COQUI de bandera estadounidense, fue un incendio, pues se presentó un fuego en el área de la cabina de mando, que provocó la afectación parcial de la nave.

Ahora bien, conforme al informe pericial rendido por el señor MIGUEL ANTONIO VELOZA ARIAS (fol. 22-29), la causa precursora del incendio, fue la siguiente:

"(...) Estando fondeada la embarcación en el sector norte del rodadero (latitud 11°12'17"N - longitud 73°13'57"W), siendo aproximadamente las 17:00 horas del día 26 de diciembre de 2009, se presenta incendio en el compartimiento del dispositivo electrónico del piloto automático por causa de corto circuito en el cableado de alimentación de la pantalla del piloto automático (...)"

En este punto, resulta pertinente recordar que la nave COQUI arribó al puerto de Santa Marta, debido a que se venía presentando una falla en la pantalla del piloto automático, además, ésta fue detectada por el Capitán LUIS JOSÉ BLONDET el día 24 de diciembre de 2009, fecha en la cual recalaron en dicho puerto para recibir asistencia técnica, pero dentro del expediente no obra prueba alguna que demuestre que se realizaron las reparaciones requeridas.

Por lo que se concluye que, el siniestro marítimo de incendio era perfectamente previsible, pues éste se presentó el 26 de diciembre y las fallas que dieron lugar al corto circuito, fueron advertidas por el Capitán dos días antes, máxime, si se tiene en consideración que se encontraban en puerto, es decir, podían haberle realizado las reparaciones necesarias a la nave, a fin de evitar la ocurrencia del siniestro.

Aunado a ello, se debe señalar que para la fecha del incendio, la nave no se encontraba tripulada y que el Capitán la había dejado fondeada en la bahía de Santa Marta, mientras realizaba algunos trámites administrativos con el agente marítimo en el sector del Rodadero, por lo cual, cuando llegó a la nave el fuego ya se había propagado por toda la cabina, tal como consta en siguiente extracto:

Declaración jurada del señor LUIS JOSÉ BLONDET. (fol. 18)

"(...) El próximo día, sábado 26 de diciembre me llamo el representante de la Capitanía de nombre Villamizar, para dejarme saber que el agente marítimo y el representante de inmigración se iban a reunir para hacer los papeles del permiso, el de inmigración y la entrada, como a las 13:30 lo llamo para decirle que estaban listos para reunirse con el, que fuera a tierra para encontrarse, yo había bajado el sodiac esperando que me llamaran y me encontré con ellos en el canal del sector norte del rodadero, ahí nos encontramos y nos reunimos en una mesa a hacer los papeles para el permiso (...)"

De lo anterior se puede concluir que, en efecto la nave estaba sola cuando se inició la conflagración y que de haber estado el Capitán a bordo se hubiera podido evitar la ocurrencia del siniestro, máxime, si tenía conocimiento de que se venía presentando un problema eléctrico en el cableado que alimenta al piloto automático, pues como se dijo en líneas anteriores, ésta fue la causa por la que recaló forzosamente al puerto de Santa Marta.

Conforme a lo anteriormente expuesto, este Despacho respalda la posición del Capitán de Puerto de Santa Marta y confirmará el artículo segundo de la decisión consultada, pues encontró probada la responsabilidad del señor LUIS JOSÉ BLONDET, Capitán de la nave COQUI, en la ocurrencia del siniestro marítimo de incendio.

En cuanto a los daños, se advierte que con la recalada de la nave COQUI de bandera estadounidense al puerto de Santa Marta, no se causó daño alguno a la nave, a la tripulación o a la carga, igualmente que, de acuerdo con lo señalado en el informe pericial N° 10-01-04-05 del 15 de enero de 2010 y la declaración rendida por el Capitán, con ocasión del incendio la nave resultó parcialmente averiada, pero en el expediente no obra prueba alguna que demuestre el valor de los daños ocasionados.

Por ello y teniendo en consideración que la decisión en el grado jurisdiccional de consulta se debe proferir de plano², resulta improcedente el decreto y practica de las pruebas necesarias para establecer el valor de los daños causados con el siniestro, por lo cual se respaldará la posición del a quo, de no pronunciarse respecto de ellos.

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 el arribo forzoso de la nave COQUI al puerto de Santa Marta, no se configuro violación alguna a la normatividad marítima, sin embargo, con ocasión del incendio, el Capitán transgredió las obligaciones de guarda de la seguridad y custodia de la nave, que le asistían en calidad de jefe superior encargado del gobierno y dirección de ésta.

Pues como se dijo en líneas anteriores, la nave estuvo fondeada en el sector del Rodadero (latitud 11°11'54" N - longitud 73°14'00" W - posteriormente latitud 11°12'17" N - longitud 73°13'57" W), durante dos días, sin que se realizaran las reparaciones que dieron lugar a su arribo.

Así mismo, el 26 de diciembre de 2009, el Capitán dejó la nave fondeada para asistir a una reunión que tenía programada con el agente marítimo, ésta quedó sin tripulación, y el

² Artículo 57 Decreto Ley 2324 de 1984.

Capitán tampoco designó a nadie para que garantizara la seguridad del velero hasta su regreso.

Así las cosas, el despacho encuentra plenamente demostrado que el señor LUIS JOSÉ BLONDET, en calidad de Capitán de la nave, actuó de manera imprudente e irresponsable al dejar la nave sola, con lo cual puso en riesgo la seguridad de ésta, por ello, este Despacho respalda la posición del a quo y confirmará los artículos tercero y cuarto de la decisión bajo examen.

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

RESUELVE


ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en su integridad la decisión del 9 de septiembre de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en los argumentos expuestos en la parte considerativa de la presente providencia.

ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido de la presente decisión al señor LUIS JOSÉ BLONDET, identificado con pasaporte N° 209888791 de Estados Unidos, en calidad de Capitán y al Representante Legal de la Agencia Marítima GLOBAL MARITIME TRANSPORTATION, identificada con NIT. 802.009.676.9, 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 Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4°.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Santa Marta, 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.


Contralibrante PABLO EMILIO ROMERO ROJAS
Director General Marítimo (E)