

292009104671

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA
Bogotá, D.C., 19 MAR 2013

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo de primera instancia del 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 nave "SIFNOS SUN", de bandera de Marshall Islands, ocurrido el 23 de noviembre de 2007, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante protesta presentada por el capitán de la motonave "SIFNOS SUN", señor ROMEO CONEJAR, se dio a conocer al Capitán de Puerto de Santa Marta que dicha nave arribó forzosamente, pues una vez zarpó y desembarcado el piloto práctico, debió regresar por anomalías en el sistema de propulsión.
2. En este orden de ideas, el Capitán de Puerto, mediante auto del 24 de noviembre de 2007, abrió investigación por el siniestro marítimo ocurrido y ordenó se practicaran todas las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.
3. El 20 de noviembre de 2008, el Capitán de Puerto de Santa Marta declaró legítima la arribada forzosa de la motonave "SIFNOS SUN", al mando del capitán ROMEO CONEJAR.

Así mismo, señaló que no existió infracción a la normatividad marítima por parte de aquél ni del armador de la motonave.

4. Al no interponerse recurso 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 al 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 2º 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 8º, del artículo 8º, del Decreto 1561 de 2002 (vigente para la fecha de los hechos), el Capitán de Puerto era competente para adelantar y fallar la presente investigación.

PRUEBAS

El Capitán de Puerto de Santa Marta, practicó y allegó las pruebas enlistadas en los folios 34 y 35 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia.

13

DECISIÓN

El Capitán de Puerto de Santa Marta en fallo del 20 de noviembre de 2008, declaró legítima la arribada forzosa de la nave "SIFNOS SUN", dirigida por el capitán ROMEO CONEJAR y con relación a la violación de las normas de Marina Mercante, señaló que no existió infracción por parte de aquél ni del armador de la motonave, STIGRAY MARITIME.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y del numeral 2º del 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.

(Firma)

CASO CONCRETO

El 23 de noviembre de 2007, el capitán ROMEO CONEJAR al mando de la nave "SIFNOS SUN" zarpó de la ciudad de Santa Marta aproximadamente a las 12:00 PM; cumpliendo con la maniobra de practica sin novedad.

Unas 4 horas después de haber comenzado a navegar, la propulsión de la máquina presentó problemas que afectaron la velocidad de la nave, ante lo cual el ingeniero de máquinas le comunicó al capitán la situación, quien después de analizar los hechos con aquél y el departamento de técnico de la armadora de la nave, STIGRAY MARITIME, decide retornar al puerto de Santa Marta, en tanto que las reparaciones era mejor realizarlas en puerto, por lo tanto regresan, solicitan el servicio de practica, fondean y reparan los daños sufridos.

Con relación al daño, el capitán manifestó lo siguiente en declaración del 24 de noviembre de 2007:

"(...) El jefe de máquinas me informó que cuando estábamos cerca de Santa Marta en maniobra se estaba maniobrando bien pero posteriormente el notó mucho humo dentro de la sala de máquinas y le pareció que era una situación irregular y me recomendó regresar, (...)"

Frente a esto el ingeniero de máquinas, señor NILO LOBERIZA, señaló en la misma declaración lo siguiente:

"Ayer en la tarde después de que zarpamos en horas del mediodía pusimos las revoluciones normales en la máquina pero vi demasiado humo en algunos paneles y traté de incrementar poco a poco las revoluciones de la máquina pero no dio ningún resultado, discutí el problema con el capitán y entonces subí al puente y discutimos el problema con el departamento técnico de la compañía y ellos acordaron conmigo que debíamos devolver la nave a un sitio seguro en el puerto y hacer una revisión pormenorizada de la máquina, cuando ya fondeamos y estábamos seguros abrí la máquina y empecé a revisar los turbo cargadores y todas las partes involucradas y encontré dos piezas que eran dos válvulas de combustible que reemplace y cambié por nuevas y después de esto cuando yo regresé ahora a la nave con el perito haré la revisión completa para verificar que la nave podrá hacer una navegación segura."

Por su parte el perito designado para la presente investigación, Capitán de Corbeta (R) MIGUEL ANTONIO VELOZA ARIAS, en el acápite de "Condiciones Náuticas" del primer informe, puso de presente:

"Esta avería afecta las condiciones náuticas de la motonave SIFNOS SUN, por cuanto su velocidad de crucero se encuentra reducida y con la posibilidad de quedar sin propulsión."

De tal manera que la orden del capitán ROMEO CONEJAR de regresar la nave "SIFNOS SUN" al puerto de Santa Marta se configuró en una arribada forzosa, por cuestiones de reparación al sistema de propulsión.

El Código de Comercio en los artículos 1540 y 1541 define la arribada forzosa así:

"Llámanse arribada forzosa la entrada necesaria a puerto distinto del autorizado en el permiso de zarpe."

(...)

"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."

Ahora bien, la navegación es considerada como una actividad peligrosa, ya que se está dirigiendo un objeto que por sí mismo entraña un riesgo para la comunidad y particularmente para la tripulación, así como para el medio marino y además que puesto en marcha se incrementa esa amenaza.

Frente a éstas, la Corte Suprema de Justicia, en desarrollo de dicho concepto, como forma de incurrir en responsabilidad civil (artículo 2356 del Código Civil), en sentencia del 25 de mayo de 2011, de la Sala de Casación Civil, magistrado ponente Pedro Octavio Munar Cadena, sintetizó los criterios de la responsabilidad objetiva unificados en sentencia de casación del 24 de agosto de 2009¹, que alude a dicho artículo, de la siguiente manera:

"(...) 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, amen 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).

Así pues que, habiéndose analizado los hechos y conforme al material probatorio allegado a la presente investigación, la resolución más acertada del capitán de la nave "SIFNOS SUN" para salvaguardar la vida de su tripulación, fue haber retornado al puerto de Santa Marta, ya que continuar con la derrota habría podido traer consecuencias lamentables, asimismo se evidencia que el daño fue súbito –causa extraña–, en adición a que, según lo declarado por el señor ROMEO CONEJAR, el último mantenimiento fue realizado "en noviembre 02 de 2007 en el puerto de Veracruz", lo que indica que la máquina estaba al día.

Además que a la máquina se le realizaron pruebas previas al zarpe y que habiendo zarpado de Santa Marta implica que el Capitán de Puerto antes de autorizar la salida debió revisar la documentación que acreditara la idoneidad de la nave.

Por tal motivo, esta Dirección acuerda con la decisión tomada por el fallador de primera instancia, en el sentido de hallar elementos suficientes que conducen a definir que el caso sub

¹ 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).

1/20

examine es producto de una causa extraña, puntualmente un caso fortuito/fuerza mayor, establecidos en el artículo 64 del Código Civil así:

"Se llama fuerza mayor o caso fortuito el imprevisto o que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los actos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc."

Dicho concepto ha sido desarrollado jurisprudencialmente de la siguiente manera:

*"Y recordó que "[s]obre este particular, ha precisado diáfananamente la Sala, que la fuerza mayor 'Implica la imposibilidad de sobreponerse al hecho para eludir sus efectos' (Sentencia del 31 de mayo de 1965, G.J. CXI y CXII pág. 126), lo que será suficiente para excusar al deudor, sobre la base de que nadie es obligado a lo imposible (ad impossibilia nemo tenetur). Por tanto, si irresistible es algo 'inevitable, fatal, imposible de superar en sus consecuencias' (Se subraya; sent. del 26 de enero de 1982, G.J. CLXV, pág. 21), debe aceptarse que el hecho superable mediante la adopción de medidas que permitan contener, conjurar o eludir sus consecuencias, no puede ser invocado como constitutivo de caso fortuito o fuerza mayor, frente al cual, se insiste, el ser humano debe quedar o permanecer impotente.""*²

En este orden de ideas y de acuerdo a la normatividad citada, la arribada que debió ordenar el capitán ROMEO CONÉJAR fue legítima, ya que propendió por la vida de su tripulación y la seguridad de la nave "SIFNOS SUN", evitando quedar a la deriva en altamar, por lo tanto no se llevó a cabo por culpa de éste, sino que ha sido un hecho ajeno a su voluntad.

De igual forma tampoco se observó infracción a las normas de Marina Mercante por parte del capitán, tripulación y armador.

AVALÚO DE LOS DAÑOS

Conforme a las particularidades del presente caso, no existe relación del avalúo de los daños, teniendo en cuenta que no obra dentro del expediente prueba en la cual se ponga de presente el valor de éstos y que guarden conexión con el siniestro.

Tampoco se tuvo conocimiento de la intervención formal de un tercero tendiente a reclamarlos, en consecuencia este Despacho se abstendrá de pronunciarse al respecto.

Lo anterior no obsta para que si un tercero lo encuentra pertinente, se adelanten las respectivas acciones ante la Jurisdicción Ordinaria, teniendo como base la declaratoria de responsabilidad establecida en este fallo.

VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE

En concordancia con lo expuesto en la parte motiva de la presente decisión no se observó ninguna falta de parte de la tripulación, por el contrario todo su actuar fue acorde a solucionar el imprevisto, cumpliendo con sus deberes y por tal motivo no hay lugar a decretar violación a las normas de Marina Mercante.

² Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, magistrado ponente Arturo Solarte Rodríguez 27 de febrero 2009. Ref.: 73319-3103-002-2001-00013-01

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR el fallo del 20 de noviembre de 2008, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva del presente fallo.

ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido del presente fallo a los señores ROMEO CONEJAR, identificado con pasaporte No. NN0294021, capitán de la motonave "SIFNOS SUN", ACENETH CAMPO CUELLO, identificad con cédula de ciudadanía No. 30.032.963, quien representa a la agencia marítima SEAPORT LTDA 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 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.

19 MAR. 2013



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ
Director General Marítimo