

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA

Bogotá, D.C.,

06 SET. 2013

29700910611

✓

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo de primera instancia del 19 de agosto de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por siniestro marítimo de arribada forzosa del velero "CIRRUS", de bandera suiza, ocurrido entre los días 24 y 25 de noviembre de 2008, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de visita No. CP 04-1291-I08 del 26 de noviembre de 2008, el Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento de la arribada forzosa del velero "CIRRUS" por haberse presentado una avería en el mástil.
2. En este orden de ideas, el Capitán de Puerto, mediante auto del 26 de noviembre de 2008, 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 19 de agosto de 2009, el Capitán de Puerto de Santa Marta declaró legítima la arribada forzosa del velero "CIRRUS", al mando del señor PETER REINER. En consecuencia no encontró violación de las normas de Marina Mercante.
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 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 Santa Marta.

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 (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 43 y 44 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia.

DECISIÓN

El Capitán de Puerto de Santa Marta en decisión del 19 de agosto de 2009, declaró legítima la arribada forzosa del velero "CIRRUS", al mando del señor PETER REINER; y respecto a la violación de las normas de Marina Mercante señaló que no existió infracción por parte de éste.

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.

CASO CONCRETO

El 04 de diciembre de 2007, la motonave "CIRRUS" zarpó desde el Puerto de Cristóbal - Panamá- con destino Isla Margarita -Venezuela- y en su recorrido de bordeo por la costa colombiana como ruta a seguir hasta su lugar de arribo (folio 15) presentó una avería que lo dejó a la deriva.

El Capitán de Corbeta ANTONIO JAVIER ESPÍLIA PORRAS, Comandante Estación Guardacostas Santa Marta, manifestó en informe presentado al Capitán de Puerto, que unidades suyas habían recibido llamado de emergencia del piloto práctico TRUJILLO, quien asesoraba a la motonave WESTEDERDEICH, de la emergencia que tuvo velero "CIRRUS", la cual consistió en la ruptura de la vela mayor de mástil quedando a la deriva, ante lo cual fue atendido por aquél cuerpo.

El señor PETER REINER, capitán del velero "CIRRUS", frente a los hechos manifestó:

"Había fuertes brisas la vela del frente se rajó se salió de la cuerda era imposible traerla hacia abajo hice un ancla para estar más a salvo, volví a intentar bajar la vela pero era imposible, era muy peligroso subir al mástil por el fuerte viento y la marejada, esperamos y desde la posición que teníamos nos sentimos seguros para asegurar el barco. Un barco Westerdeich, respondió al llamado de emergencia y ellos hicieron el contacto con Guardacostas".

Finalmente fueron llevados a zona de fondeo en la Bahía de Santa Marta por dos remolcadores de la empresa COREMAR, luego de presentar problemas con el ancla que había tirado para protegerse mientras los rescataban.

De tal manera que el capitán del velero "CIRRUS", debió realizar una recalada en puerto diferente al destinado, por lo tanto se configuró una arribada forzosa, ya que se vio imposibilitado en solucionar el problema y debió acudir a la ayuda de terceros y de la Autoridad Marítima.

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

"Llámase 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 capitanía de puerto investigará y calificará los hechos."

Por su parte el perito FERNANDO PONCE AVEDAÑO realizó inspección al velero "CIRRUS" y encontró el motor propulsor, equipos de navegación y de seguridad en buenas condiciones para navegar, lo cual nos conduce a estimar que tenía todo lo necesario para hacerse a la mar en orden.

Asimismo, no obra dentro del expediente prueba alguna que señale que la nave venía fallando con anterioridad y en adición a esto, la Autoridad Marítima panameña concedió zarpe con destino Isla Margarita en Venezuela, lo cual indica que al momento de zarpar estaba en condiciones de hacerlo.

Observado lo anterior y conforme al material probatorio obrante en la presente investigación, acuerda esta Dirección con el fallador de primera instancia, en el sentido de hallar elementos

suficientes que conducen a definir que el caso sub 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.""*¹

En este orden de ideas y de acuerdo a la normatividad citada, la arribada es legítima, pues no se observa dentro del expediente indicios o pruebas que señalen algún tipo de negligencia del capitán, sino que ha sido un hecho ajeno a su voluntad, por lo tanto este Despacho confirmará el fallo del 19 de agosto de 2009 proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta.

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.

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 del capitán, 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.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR el fallo del 19 de agosto de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva del presente fallo.

¹ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, magistrado ponente Arturo Solarte Rodríguez 27 de febrero 2009. Ref.: 73319-3103-002-2001-00013-01

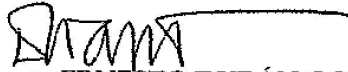
ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido del presente fallo a los señores PETER REINER, identificado con pasaporte No. 06989, capitán del velero "CIRRUS", RAFAEL ANTONIO ZAGARRA, identificado con cédula de ciudadanía No. 85.464.499 de Santa Marta, quien actuó con poder del representante legal de la agencia marítima VICTOR ABELLO ASOCIADOS LTDA y demás partes interesadas, 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 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.

06 SET. 2013



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ
Director General Marítimo