

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

17 DIC 2015

Referencia: 12012010013

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 31 de enero de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Tumaco, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de ARRIBADA FORZOSA de la M/N "PIPE DREAM" de bandera inglesa, ocurrido el 23 de diciembre de 2010 previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante protesta suscrita por el Capitán de la M/N PIPE DREAM, recibida el día 22 de diciembre de 2010, el Capitán de Puerto de Tumaco tuvo conocimiento del presunto siniestro de arribada forzada al Puerto de Tumaco.
2. El día 23 de diciembre de 2010, el Capitán de Puerto de Tumaco emitió auto de apertura de la investigación por siniestro marítimo de arribada forzada de la M/N "PIPE DREAM", decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. El día 31 de enero de 2012, el Capitán de Puerto de Tumaco profirió fallo de primera instancia a través del cual declaró LEGÍTIMA la arribada forzada efectuada por el señor TIMOTHY MARCUS CROSBY, Capitán y Propietario de la M/N PIPE DREAM.

De igual forma, el despacho se abstuvo de fijar avalúo de los daños, por cuanto no se demostró perjuicio directo o reparación alguna por indemnizaciones.

4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Tumaco envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme lo establece el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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.

ANÁLISIS TÉCNICO

DECLARACIÓN CAPITÁN TIMOTHY MARCUS CROSBY

"Había mucho mal tiempo, olas muy grandes, el velero estaba en peligro y tenía la posibilidad de ingresar al puerto de Tumaco y esperar que mejorara las condiciones de navegabilidad, es por ello que me tocó arribar al puerto de Tumaco, para evitar la ocurrencia de un siniestro".

El velero no presentó ningún daño que lo llevara a ingresar al Puerto de Tumaco.

El velero tiene un motor y la lancha uno.

Salí del Puerto de Bahía Caráquez (Ecuador), iba para Bahía Solano (Colombia).

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Respecto de lo que se considera accidentes o siniestros marítimos, el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984 establece:

"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 y por la costumbre nacional o internacional. Para los efectos del presente Decreto son accidentes o siniestros marítimos, sin que se limite a ellos, los siguientes:

- a) El naufragio;*
- b) El encallamiento;*
- c) El abordaje;*
- d) La explosión o el incendio de naves o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas;*
- e) La arribada forzosa;*
- f) La contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina,*
- g) Los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias".*

El Código de Comercio colombiano en su artículo 1540 define la arribada forzosa como:

"La entrada necesaria a puerto distinto del autorizado en el permiso de zarpe".

Del mismo modo, el Código diferencia entre la arribada legítima y la ilegítima:

"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 dolo o culpa del capitán. La arribada forzosa se presumirá ilegítima".

En audiencia del día 23 de diciembre de 2010, el Capitán del velero "PIPE DREAM" manifestó:

"Había mucho mal tiempo, olas muy grandes, el velero estaba en peligro y tenía la posibilidad de ingresar al Puerto de Tumaco y esperar que mejorarán las condiciones de navegabilidad, es por ello que me tocó arribar al Puerto de Tumaco, para evitar la ocurrencia de una siniestro"

Igualmente, el representante de la Agencia Marítima SERVIPAC manifestó que el velero no presentó ningún daño, y que el arribo forzoso fue consecuencia del mal tiempo.

Obra en el expediente informe de las condiciones océano-atmosféricas pronosticadas en la cuenca pacífica colombiana para los días 20, 21 y 22 de diciembre de 2010, y se estableció que:

"Se espera un incremento en la altura del oleaje, por lo que se recomienda extremar las medidas de seguridad en el desarrollo de las actividades marítimas sobre el Pacífico colombiano."

De lo anterior y de las pruebas recaudadas en la investigación se tiene que, lo ocurrido el día 23 de diciembre de 2010, cuando el velero PIPE DREAM ingresó al Puerto de Tumaco, por condiciones meteorológicas desfavorables, constituye el siniestro marítimo de ARRIBADA FORZOSA.

También se evidencia que las circunstancias que rodearon la arribada se encuadran en situaciones inesperadas (caso fortuito o fuerza mayor), por cuanto fueron imprevisibles e irresistibles para el Capitán de la citada nave, toda vez que ésta no podía llegar al puerto de destino por las condiciones oceanográficas adversas, que no permitían llevar a cabo una navegación en forma segura.

De otra parte se debe precisar que, la navegación es considerada como una actividad peligrosa, consagrada en el artículo 2356 del Código Civil, y la responsabilidad por esta clase de actividades sólo exige que el daño pueda imputarse.

En estos casos, no es la diligencia media -culpa o responsabilidad subjetiva- la que se toma en cuenta, sino la virtuosa escrupulosidad exigida en el tráfico jurídico para tomar precauciones que sean equivalentes al riesgo de peligro latente -responsabilidad objetiva- luego, el agente responsable por daños originados por actividad peligrosa, tiene una obligación de custodia, la que conlleva la necesidad de conservar las cosas en estado de no generar perjuicios y de no producir peligro a terceros.

De lo expuesto anteriormente, se desprende que sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, pesa una presunción de responsabilidad por ser quien con su obrar ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual sólo le es dable exonerarse de responsabilidad por intervención de uno de los siguientes eventos:

1. Caso fortuito o fuerza mayor
2. El hecho de un tercero
3. Culpa de la víctima

Al respecto la ley 95 de 1890, en su artículo 90 señala:

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

De acuerdo con lo anterior, 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 consecuencias

En el caso que nos ocupa, se encuentra probado que las condiciones oceanográficas no era un evento previsible, con lo que se comprueba que intervino uno de los elementos mencionados anteriormente, capaces de romper el nexo de causalidad y exonerar de responsabilidad al capitán de la nave, señor TIMOTHY MARCUS CROSBY, por ello este Despacho confirmará la decisión de primera instancia.

Al realizar el análisis sobre la Violación a las Normas de Marina Mercante se verifica que, no hubo infracción alguna por parte de los sujetos involucrados en el siniestro marítimo, que amerite la imposición de una sanción.

Ahora bien, es claro que en la decisión de primera instancia no se realizó el avalúo de los daños que sufrió la embarcación, tampoco se tuvo conocimiento de la intervención formal de persona teniente a reclamarlos, hecho que en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984 debe contemplarse en la decisión.

Sin embargo, atendiendo que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, citar a las partes, por cuanto se debe emitir una decisión de plano, este Despacho se abstendrá de referirse al respecto

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

RESUELVE

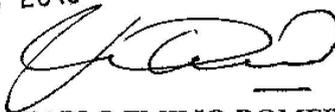
ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en todas sus partes la decisión de primera instancia del día 31 de enero de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Tumaco, de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva del presente fallo.

ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Tumaco el contenido del presente fallo al señor TIMOTHY MARCUS CROSBY, identificado con pasaporte No. 761243848 expedida en Reino Unido, en calidad de Capitán de la M/N "PIPE DREAM", la agencia marítima SERVIPAC, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 3º.- 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.

17 DIC 2015



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