

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 17 DIC 2015

Referencia: 19012012002
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 11 de mayo de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Coveñas, dentro de la investigación por siniestro marítimo de arribo forzoso de la motonave "PATRON", de bandera estadounidense, con ocasión de los hechos ocurridos el día quince (15) de abril de 2002, donde la motonave arribo a la Isla Fuerte sin autorización de zarpe.

ANTECEDENTES

1. Mediante informe de fecha diecisiete (17) de abril de 2002, suscrito por el señor LUKAS MEIER, el Capitán de Puerto de Coveñas, tuvo conocimiento del arribo forzoso de la motonave "PATRON", de bandera estadounidense, donde la motonave arribo a la Isla Fuerte sin autorización de zarpe.
2. Por lo anterior el día 17 de abril de 2002, el Capitán de Puerto de Coveñas decretó la apertura de la investigación, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos y fijó fecha para la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Coveñas profirió decisión de primera instancia el 11 de mayo de 2012, a través de la cual declaró que el siniestro marítimo de arribo forzoso fue legítimo, exonerando de responsabilidad al señor LUKAS MEIER, en calidad de Capitán de la citada motonave.
4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Coveñas 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

De la revisión del proceso se concluye, que no hubo causas técnicas que rodearon el siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "PATRON" de bandera estadounidense al puerto de Coveñas, y la razón es la siguiente:

El Capitán de la motonave "PATRON" no contaba con orden de zarpe para arribar a la Isla Fuerte jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Coveñas.

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 Coveñas para proferir decisión de primera instancia, a su vez hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta, así:

En cuanto a los aspectos procesales y probatorios se refiere, este Despacho evidencia que cada una de las etapas de la investigación de primera instancia, adelantadas por el Capitán de Puerto de Coveñas, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Ahora bien, se estima pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

1. Sobre la ocurrencia del siniestro marítimo de arribo forzoso de la motonave "PATRON" de bandera de estadounidense, ocurrido el 15 de abril de 2002, donde la motonave arribo a la Isla Fuerte sin autorización de zarpe, es preciso que el Despacho manifieste las siguientes aclaraciones:

El artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, contempla como accidentes o siniestros marítimos:

"(...) Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internaciones estén o no suscritos por Colombia y por la Costumbre 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, e) la arribada forzosa, f) la contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina y, g) los daños causados por naves o artefactos navales a las instalaciones portuarias. (...)"

Conforme al artículo 1540 del Código del Comercio donde define como arribada forzosa *"la entrada necesaria a puerto distinto del autorizado en el permiso de zarpe"*.

Ahora bien, teniendo en cuenta los artículos anteriormente citados donde se determina que dentro de los siniestros marítimos se encuentra la arribada forzosa, y además la definición de esta, debemos identificar como clasifica, claramente se encuentra estipulado en el Código del Comercio en el artículo 1541, lo cual la distingue como *"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 sepresumirá ilegítima"*.

Teniendo en cuenta el caso concreto, se evidencia la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "PATRON", pues entró a la Isla Fuerte, sin estar autorizado y solo portaba la orden de zarpe No. 242650, emitido por la capitania de Puerto de Colon, que le autorizaba navegar desde el Boca del toro hasta Colon, válida hasta el 05 de abril del 2012.

Es conveniente determinar, sobre la legitimidad o ilegitimidad de la arribada forzosa, para esto es necesario citar algunos apartes de la declaración rendida el día 17 de abril de 2002, por el señor LUKAS MEIER, Capitán de la motonave "PATRON", en la que narró las razones que dio lugar a que la motonave arribara al Puerto de Coveñas:

"(...) Salimos el día miércoles 11 de abril de Colon para Isla Porvenir archipiélago de San Blas, porque supuestamente nos habían comentado que en ese lugar podíamos hacer la documentación y tramite de zarpe para poder llegar a la ciudad de Cartagena, entonces ahí nos dijeron que nos fuéramos hasta Puerto Obaldía, pero cuando íbamos en el transcurso de nuestro viaje Obaldía miramos el combustible, y nos percatamos de que el combustible que traíamos no nos iba alcanzar para llegar hasta ese puerto, entonces llegamos al sector más cercano que se llama USTUPU para preguntar si vendían combustible en ese lugar pero nos dijeron que no tenían, el cual allí decidimos tomar la decisión de llegar al sector de la Isla fuerte y al ver que no encontramos el combustible proseguimos de velear con el poco que traíamos aprovechando además el buen viento a favor que teníamos y llegamos al sector de Isla Fuerte (...)" (Subrayado y cursiva por fuera de texto).

Sobre el interrogante si antes de zarpar del Puerto de San Bas, usted verificó que contaba con el suficiente combustible para la travesía, dijo:

"(...) Si, claro, realmente desconocemos porque el suficiente combustible que traíamos se nos acabó tan rápido, deduzco que no sabemos si la máquina tenía problema o por lo contrario debió al fuerte viento y corriente que teníamos en contra (...)".

Conforme a las declaraciones anteriormente expuestas se puede determinar que la arribada forzosa de la motonave "PATRON" a la Isla Fuerte se pudo evitar debido a que el Capitán de dicha motonave *"es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave"* como lo estipula el

Artículo 1495 del Código de Comercio, por tal razón el Capitán estando en el Puerto de Colon debió realizar todos los trámites pertinentes para obtener la orden de zarpe con destino a Cartagena y no aventurarse a otros puertos sin tener información certera para la tramitación de dicho documento, la falta prevención y diligencia por parte del jefe de gobierno de la motonave dio como resultado que el combustible de la motonave no alcanzara.

Acorde como está dispuesto en el art 1502, que establece los hechos y actos prohibido por el capitán, en el numeral 7.

"(...) Entrar en puerto distinto al de su destino, salvo que las condiciones de la navegación lo exija (...)".

Sobre el anterior aspecto, tenemos que tener en cuenta para poder configurar si la arribada forzosa es legítima e ilegítima hay que determinar los requisitos que conforman el caso fortuito o fuerza mayor, la jurisprudencia¹ la distingue de la siguiente manera:

"(...) 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 "[l] (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).

Conforme al criterio de irresistibilidad, la mencionada sentencia expresó lo siguiente:

"(...) Aquel estado predicable del sujeto respectivo que entraña la imposibilidad objetiva de evitar ciertos efectos o consecuencias derivados de la materialización de hechos exógenos -y por ello a él ajenos, así como extraños en el plano jurídico- que le impiden efectuar determinada actuación, lato sensu. En tal virtud, este supuesto legal se encontrará configurado cuando, de cara al suceso pertinente no pueda o pudo evitar, ni eludir sus efectos² (...)" (Subrayado y cursiva por fuera de texto).

De tal manera, se puede determinar que los hechos ocurridos no fueron por fuerza mayor ni caso fortuito, debido el Capitán no diligenció la orden del zarpe en el Puerto donde se

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

² Ibidem

encontraba y lo más conveniente era que si estaba en el Puerto de Colon y quería realizar una travesía al Puerto de Cartagena el podía tramitarla donde se encontraba a sabiendas que la orden de zarpe N° 242650, estaba vencida desde el 05 de abril de 2002, y el recorrido que autorizaba era desde Boca del Toro hasta Colon, por lo anteriormente expresado él pudo impedir la arribada forzosa con el simple hecho de llegar y tramitar la orden de zarpe en el lugar de salida, así las cosas este acontecimiento era susceptiblemente previsto por el ser humano, por ende es arribada forzosa ilegítima.

En este punto, es necesario recordar que es obligación del Capitán *cumplir las leyes y reglamentos de marina, sanidad aduana, policía, hacienda, inmigración, etc...*, de los puertos de zarpe y arribo como dispone el artículo 1501, numeral 2°

Ahora bien, el Capitán antes de realizar la navegación hacia un puerto determinado debe de ceñirse de acuerdo a las normas y reglamentos de la Marina Mercante y tramitar toda la documentación necesaria y requerida para zarpar, por tal motivo es una exigencia legal y además un mandato constitucional de acuerdo al art 4 °, inciso 2, de la constitución colombiana *"es deber de los nacionales y de los extranjeros en Colombia a catar la Constitución y las leyes, y respetar y obedecer a las autoridades"*.

Sobre la responsabilidad del Capitán de la nave, el artículo 1503 establece, así:

"(...) La responsabilidad del Capitán principia desde que se hace reconocer como comandante de la nave y termina con la entrega de ella (...)".

Conforme lo establecen las normas transcritas, el Capitán como jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave, es responsable desde que se hace reconocer como tal y dicha responsabilidad termina con la entrega de ésta, en virtud de ello, debe cumplir con las leyes y reglamentos de las autoridades en los puertos de zarpe y arribo.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1° MODIFICAR el artículo primero de la decisión del 11 de mayo de 2012 de conformidad con los argumentos expuestos en la parte considerativa de la presente providencia, el cual quedará así:

"Declarar ilegítima la arribada forzosa de la motonave de nombre "PATRON" de bandera estadounidense, y en consecuencia se declara responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de dicha motonave al mando del señor LUKAS MEIER identificado con el pasaporte N° 0643382, en calidad de Capitán, ocurrido el 15 de abril de 2012".

ARTÍCULO 2° CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión del 11 de mayo de 2012, proferido por el Capitán de Puerto de Coveñas, de conformidad con la parte motiva de la presente providencia.

ARTÍCULO 3º NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Coveñas, el contenido del presente proveído al señor LUKAS MEIER, identificado con el pasaporte N° 0643382, en calidades de Capitán de la motonave "PATRON" de bandera

estadounidense, a través del señor GONZALO CAMPO SILVA, identificado con la cedula de ciudadanía N° 3821806 de Bogotá, en calidad de Agente Marítimo en los términos establecidos en los artículos 46 y 62 del Decreto 2324/84.

ARTÍCULO 4º DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Coveñas, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 5º Ejecutoriado el presente acto, envíese copia del mismo con la respectiva constancia, a la Subdirección de Marina Mercante y al Grupo Legal Marítimo de esta Dirección, para lo de su competencia.

Notifíquese y cúmplase, 17 DIC 2015



Vicealmirante PABLO EMILIO ROMERO ROJAS
Director General Marítimo (E)