

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 28 SEP 2017

Referencia: 14012013013
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 25 de junio de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "LIBBETH II" de bandera Alemana, ocurrido el 3 de junio de 2013, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "LIBBETH II" al puerto de Santa Marta, el día 3 de junio de 2013, razón por la cual el día 14 de junio de 2013 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.
2. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Santa Marta el día 25 de junio de 2015 profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró legítima la arribada forzosa de la motonave "LIBBETH II", exonerando de responsabilidad al señor GEORG SCHUBERT en su condición de Capitán. Así mismo declaró que no existió violación a las normas de Marina Mercante.
3. Al no interponerse recurso de apelación contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Santa Marta 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

obrantes en el expediente se evidencia que los hechos ocurrieron debido al mal tiempo que a su vez ocasionó un daño en la vela de la nave, el cual imposibilitó que se pudiera continuar con la ruta que se tenía establecida.

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 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 Santa Marta, 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. Del material probatorio, se comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "LISBETH II" al puerto de Santa Marta, ocurrida el día 3 de junio de 2013, cuando la nave se desplazaba desde el Puerto de Antonio - Jamaica con destino el puerto de Curazao (Art. 26 Decreto Ley 2324 de 1984).
2. De la revisión de la decisión de primera instancia se extrae lo siguiente:

El fallador de primera instancia declaró legítima la arribada forzosa de la motonave "LISBETH II" a cargo del Capitán de la nave señor GEORG SCHUBERT, debido a que se probó el elemento exonerativo de responsabilidad de la fuerza mayor o caso fortuito.

Conforme lo anterior, es pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

El artículo 1540 del Código de Comercio, define la arribada forzosa como:

"Llámesese arriba forzosa la entrada necesaria a puerto distinto del autorizado en el permiso de zarpe" (Cursiva fuera de texto)

A su turno, el artículo 1541 de la norma ibídem, prevé:

"La arribada forzosa es legítima o ilegítima: La legítima es la que procede en caso fortuito inevitable, e ilegítima la que trae su origen de dolo o culpa del capitán. La arribada forzosa se presumirá ilegítima. En todo caso, la Capitanía de Puerto investigará y calificará los hechos".

Am

De lo anterior y sobre el caso en concreto, se evidencia la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "LISBETH II", pues entró al puerto de Santa Marta sin estar autorizada para ello.

Ahora bien, sobre la exoneración de responsabilidad del Capitán de la nave declarada por el fallador de primera instancia, se procederá a su análisis conforme las pruebas obrantes en el expediente, así:

Declaración del señor GEORG SCHUBERT, Capitán de la motonave "LISBETH II", en la cual relató lo sucedido de la siguiente manera:

"Zarpamos de Jamaica con destino Curazao, seguimos la ruta paralela a la costa, y después de 8 días de navegación gire hacia el sur para dirigirme a curazao, en el momento de girar escuchamos que los reportes del tiempo era estable, después de esto el tiempo empezó a cambiar por el sureste, quitándonos alguna posibilidad de llegar a curazao, y por las fuertes olas, y vientos aproximadamente treinta y cinco o treinta y seis nudos continuos y diario, entonces pensamos desviarnos a Aruba, pero tampoco tuvimos la oportunidad de llegar a Aruba, por los fuertes vientos y olas, y tuvimos cerca de la costa de Venezuela y del Cabo de la Vela, y en vista de las circunstancias tiempo atmosférico, como puerto seguro de refugio Santa Marta, arribando el tres de junio, con el objeto de preservar nuestras vidas y de la lancha." (Cursiva fuera de texto)

Al ser interrogado si la motonave sufrió daños que pusieran en riesgo la navegación, respondió:

"Si, tuvimos un cabo de vela roto y el bauprés también resulto averiado. Estos daños ya fueron debidamente arreglados y actualmente el buque está en buenas condiciones de navegación." (Cursiva fuera de texto)

Al responder si los daños presentados en la motonave "LISBETH II" podrían ser reparados sin entrar al puerto de Santa Marta:

"No." (Cursiva fuera de texto)

Sobre si al zarpar verificó las condiciones meteorológicas y para navegar en que se encontraba la nave, indicó:

"Si, verifique los reportes del tiempo así como las condiciones a través de los instrumentos del buque y siempre llevo a cabo estas verificaciones, adicionalmente tenemos e-mails a bordo del buque. Así mismo, en cuanto a las condiciones de la motonave estaba en perfectas condiciones de la motonave estaba en perfectas condiciones para navegar." (Cursiva fuera de texto)

Ahora bien, consultado el pronóstico de las condiciones meteorológicas y oceanográficas emitido por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe - CIOH para el día 3 de junio de 2013:

"Pronóstico para el 2013-6-03

Día:

Área Noroeste del Mar Caribe, viento de dirección este con velocidades de 20 nudos (fuerza 5. La altura del oleaje oscilará entre 1.0 y 1.5 metros (marejada a fuerte marejada).

*Al sureste del Mar Caribe, viento de dirección este con velocidad de 15 a 20 nudos (fuerza 4-5).
La altura del oleaje será de 1.0 a 1.5 metros (marejada a fuerte marejada)" (Cursiva fuera de texto)*

De lo anterior se puede colegir que la motonave "LISBETH" zarpó de Jamaica con destino al puerto de Curazao, sin embargo por efecto de las fuertes condiciones meteorológicas que se presentaron en el momento, por problemas en la vela y el bauprés de la nave, el Capitán tomó la determinación de ingresar al puerto de Santa Marta con el fin de salvaguardar la seguridad en la navegación.

Así las cosas, es claro que la causa principal del arribo forzoso de la motonave "LISBETH II" al puerto de Santa Marta se debió a un cambio en las condiciones meteomarinas, toda vez que estas no se encontraban previstas por los instrumentos de la nave. Lo anterior tiene soporte en los citados pronósticos emitidos por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe en el cual determinó vientos con velocidad de 20 nudos (fuerza 5), encontrándose en 5 en la escala de Beaufort.

Por lo tanto, teniendo en cuenta que la motonave "LISBETH" es de tipo velero, sumado a la rotura en la vela y el daño en el bauprés, la mejor determinación era recalar en el puerto de Santa Marta con el fin de buscar resguardo de las condiciones, proteger la vida humana en el mar y la seguridad de la nave.

Así las cosas, se puede colegir que las circunstancias que rodearon la mencionada arribada forzosa 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 el ingreso al puerto de Santa Marta obedeció a la alteración en las condiciones meteomarinas, las cuales hicieron que el Capitán tomara la decisión de entrar al puerto de Santa Marta.

Sobre el anterior aspecto, la jurisprudencia¹ ha indicado que son requisitos ineludibles para configurar un caso fortuito o fuerza mayor, los siguientes:

"(...) 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

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

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 (...) (Cursivas fuera de texto).

Respecto 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 presupuesto legal se encontrará configurado cuando, de cara al suceso pertinente no pueda o pudo evitar, ni eludir sus efectos² (...)", (Cursiva fuera de texto).

Por lo anterior, al realizar el cotejo entre la mencionada tesis jurisprudencial con el acervo probatorio recolectado, se puede entrever que las circunstancias que rodearon el siniestro constituyen una fuerza mayor inevitable.

En virtud de aquello, se complementa el estudio del caso con lo estipulado en el artículo 1541 del Código de Comercio, que establece: *"(...) La arribada forzosa se presumirá ilegítima (...)"* (Cursiva fuera de texto). Por esta razón le correspondía al Capitán de la motonave "LIBSETH II", desvirtuar dicha presunción probando la ocurrencia de un caso fuerza mayor irresistible e inevitable, circunstancia que se demostró con las pruebas recaudadas en el proceso, declarando así la arribada forzosa legítima y exonerando al señor GEORG SCHUBERT de responsabilidad civil por la ocurrencia de la misma, razón por la que se procederá a confirmar el artículo primero del fallo de primera instancia.

3. Ahora bien, en relación con el avalúo de los daños, se puede evidenciar que no obra dentro del expediente de la referencia prueba en la cual se relacione el valor de los daños ocasionados con el siniestro.

Sin embargo, y atendiendo a que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, y de citar a las partes, por cuanto se debe proferir una decisión de plano, en virtud de la naturaleza del siniestro y de que no obran en el proceso pruebas que permitan hacer el respectivo avalúo, el Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

4. Finalmente, conforme lo establece el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, dentro de las investigaciones por siniestro marítimo se debe imponer las sanciones o multas que fueren del caso si se comprobaren violaciones a las normas o reglamentos que regulen la actividad marítima, se evidencia que en el asunto objeto de análisis no se comprobó la vulneración de normas de Marina Mercante.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR en su integridad la decisión del 26 de junio de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

² Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Magistrado Ponente Arturo Solarte Rodríguez, 27 de febrero de 2009.

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°.- Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de Santa Marta debe remitir copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase. 28 SEP 2017



Contralmirante PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ
Director General Marítimo