

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 21 JUN 2017

Referencia: 14012012004
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 26 de abril de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de arribada forzosa de la M/N "FM EXPRESS" de bandera de Santo Tomé y Príncipe, ocurrida el 12 de marzo de 2012, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante protesta suscrita por el señor JUAN GUSTAVO TABLADA GRAWELL, Capitán de la M/N "FM EXPRESS", el Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento del presunto siniestro de arribada forzosa de la mencionada motonave.
2. El 13 de marzo de 2012, el Capitán de Puerto de Santa Marta emitió auto de apertura de la investigación contra el Capitán, la tripulación y el Agente Marítimo de la M/N "FM EXPRESS" por el siniestro marítimo de arribada forzosa, decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. El 26 de abril de 2013, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia a través del cual declaró LEGÍTIMA la Arribada Forzosa de la M/N "FM EXPRESS" de matrícula No. 0039645, efectuada por el señor JUAN GUSTAVO TABLADA GRAWELL, en calidad de Capitán de la citada nave.

Asimismo, declaró que no hubo violación a las normas de marina mercante por parte del Capitán de la M/N "FM EXPRESS".

De igual forma, se abstuvo de fijar el avalúo de los daños.

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2º, artículo 2º, del Decreto 5057 de 2009, ésta Dirección General es competente para conocer en consulta las

Handwritten signature or initials

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 acuerdo con el Acta de Protesta rendida por el Capitán de la M/N "FM EXPRESS", señor JUAN GUSTAVO TABLADA GRAWELL, respecto de los hechos ocurridos, se extrae lo siguiente:

"Día lunes 12/03/12

A las 12:00 pm debido al mal tiempo y fuertes oleajes que pasaban los 45 nudos con ráfagas de 75 nudos procedimos a navegar por las costas entre Santa Marta y Taganga con rumbo a Puerto Bolívar.

Debido al fuerte oleaje al viento antes mencionado accedimos a las 16:00 horas a fondear en el área de Taganga a la espera de que bajara el tiempo y continuar hacia nuestro destino; solicitamos permiso a la guardacostas y ésta misma entidad nos asignó un área de fondeo para pasar el mal tiempo la cual procedimos a las siguientes coordenadas: Lat. 11:14.2 Norte; Long. 74:13.4 Oeste.

Todo se hizo según la recomendación del guardacostas y según los reglamentos marítimos en caso de mal tiempo. (...)" (Cursiva fuera de texto)

De acuerdo con el dictamen pericial rendido por el señor MARTIN YESITH SUÁREZ, en calidad de Perito Marítimo, respecto a las causas que rodearon el arribo de la motonave, se extrae lo siguiente:

"(...) SITUACIÓN

La M/N "FM EXPRESS", zarpó de Puerto Nuevo en Bahía Portete el día 2 de marzo a las 12:00 horas. Arriba a Panamá en el área de Colón, el día 5 de marzo a las 04:00 horas. Permanece en operaciones de cargue hasta el día 9 de marzo cuando zarpa a las 16:00 horas. Manifiesta el Capitán que debido al mal tiempo su plan de navegación se prolongó y adicionalmente se le contaminó parte del combustible, por lo cual a la altura del Puerto de Santa Marta solicitó autorización a los guardacostas para hacer una arribada forzosa y tomar combustible para terminar su viaje hasta Bahía Portete.

ASPECTOS ENCONTRADOS

- La embarcación cuenta con dos tanques de combustible: uno denominado F5 con una capacidad de 18 m³ y el segundo denominado F6 con una capacidad de 14m³
- La embarcación no cuenta con tablas de aforo de los tanques
- La embarcación tiene un libro de Oil Record Book, pero no tiene ningún registro
- Los tubos de sonda de los tanques están taponados y no es posible sondearlos.

psj

De acuerdo a lo manifestado por el Capitán y el Jefe de Máquinas, el tanque F5, está fuera de servicio, con lo cual solamente cuentan con un tanque con una capacidad aprox. de 3700 galones.

Con casi tres días de navegación en la ruta Puerto Nuevo - Colón y con los cinco días de cargue la embarcación debió zarpar de Panamá con aproximadamente 1900 galones de combustible, cantidad que no fue suficiente en condiciones de mal tiempo como las que se presentan en ésta región para éstas épocas del año. (Cursiva y subrayado fuera de texto)

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

En lo que respecta al accidente o siniestro marítimo de arribada forzosa, estima pertinente el Despacho citar el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, que establece:

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

(...) e) La arribada forzosa (...)" (Cursiva y subrayado fuera de texto)

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

"La entrada necesaria a puerto distinto del autorizado en el permiso de zarpe". (Cursiva fuera de texto)

Del mismo modo, la norma ibídem, distingue 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" (Cursiva fuera de texto)

Tal como lo establece el documento de zarpe (folio 5) que certifica la ruta tomada por la M/N "FM EXPRESS", es claro que salieron el 9 de marzo de 2012 desde Colón - Panamá hacia Puerto Nuevo en La Guajira, y al parecer debido a las condiciones meteorológicas, se presentó contaminación en el combustible de la motonave, lo que hizo que fuera imposible continuar con la navegación, situación que los obligó a arribar a puerto diferente al de destino. En definitiva, el 12 de marzo de 2012 se configuró el siniestro marítimo de arribada forzosa, con el fin de proteger la vida humana en el mar y atender los daños presentados en la embarcación.

Así las cosas, para determinar la legitimidad o ilegitimidad de la arribada forzosa, es importante resaltar algunos fragmentos de lo declarado en audiencia del 14 de marzo de 2012, por parte del señor JUAN GUSTAVO TABLADA GRANWELL, Capitán de la M/N "FM EXPRESS", quien narró los hechos de la siguiente manera:

"(...) El día 11 de marzo de 2012 empezamos a tener mal tiempo, con vientos fuertes y oleajes altos a la altura de Barranquilla continuamos la navegación tomando todas las medidas de precaución, y el día 12 de marzo a las 06:00 horas los fuertes oleajes continuaron aún más

123

fuertes navegando a la altura de Santa Marta a una velocidad no más de 4 millas, decidimos acercarlo más a la costa para contrarrestar el mal tiempo, a las 13:00 horas continuaba fuerte el mal tiempo, y comenzamos a acercarnos al área de Taganga, por el mal tiempo el combustible se me estaba contaminando por el bamboleo de la embarcación, a las 15:45 horas me reporté con Guardacostas solicitando permiso para pasar el mal tiempo y un área de fondeo y guardacostas me comunicó a las 15:45 que procediera, fondee en el área de Taganga a las 15:55 horas del día 12 de marzo de 2012, a las 16:00 horas se acercó la lancha de Guardacostas y me autorizó elevar mi ancla, (...)"

Sobre las condiciones meteomarinas al momento de ocurrido el arribo en puerto diferente al de destino, dijo:

"(...) Los vientos eran de 45 nudos ya que esos los determinamos por el radio grande, esos reportes los dan de Miami, los cuales se reciben cada 4 horas para el área de Colombia y después Guardacostas, me corroboró la información del estado del tiempo. (...)"

En relación con la fecha de la última revisión técnica o mecánica de la embarcación, señaló:

"(...) Fue hace 12 días antes de zarpar de Colón. (...)"

Se le preguntó si la motonave FM EXPRESS, había presentado o presentó durante la navegación, algún tipo de problemas en sus máquinas o generadores, a lo que informó:

"(...) Antes de llegar entre Barranquilla y la bahía de Taganga la embarcación FM EXPRESS no presentaba ningún tipo de problemas, entrando a la bahía de Taganga me empezó a fallar los filtros debido al mal tiempo y contaminación del combustible. (...)" (Cursiva y subrayado fuera de texto)

La anterior declaración, fue confirmada en su totalidad por los señores LUIS JORGE IGUARÁN DAZA, quien se desempeñaba como Primer Oficial de la motonave, DAVINSON NAVAS MARTÍNEZ, Maquinista de la embarcación y por WILLIAM FINCE EPINAYU, Marinero de la misma, quienes coincidieron en afirmar que la arribada forzosa a Taganga se generó por el mal tiempo durante la navegación, lo que provocó a su vez la contaminación del combustible.

Por su parte, el boletín emitido para el 12 de marzo de 2012 por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe (CIOH), pronosticó lo siguiente:

"Área Costera: (...) El viento será de dirección este-noroeste con velocidad de 16 y 20 nudos (fuerza 4-5). Se recomienda extremar las medidas de seguridad para el flujo de bañistas por fuerte viento y oleaje.

Área Marítima: Viento será de dirección noroeste con velocidades entre 25 y 30 nudos (fuerza 7), ráfagas de 35 nudos (fuerza 8). La altura del oleaje oscilará entre 2,4 y 3,3 metros (fuerte marejada a gruesa). Se recomienda extremar las medidas de seguridad para el tránsito de embarcaciones menores en general por fuerte viento y oleaje. (...)" (Cursiva y subrayado fuera de texto)

13

De acuerdo con las características de la embarcación, se tiene que la M/N "FM EXPRESS" es un buque de carga con una eslora de cincuenta (50) metros y una manga de casi diez (10) metros, que cuenta con un tonelaje bruto de cuatrocientas noventa y seis (496) toneladas, por lo que resulta difícil creer que con las condiciones meteomarinas reportadas por el CIOH del Caribe para el día de los hechos, se haya generado una contaminación en el combustible de la motonave, lo que hubiese llevado inevitablemente al arribo en puerto distinto.

Sumado a lo anterior, resulta importante mencionar lo dicho en el Acta de Protesta del 12 de marzo de 2012 por el Suboficial Primero JAIR WILFRIDO MARIN MARIAGA, Suboficial Operativo de la Estación de Guardacostas de Santa Marta, quien informó lo siguiente con respecto al arribo de la nave:

"(...) La motonave de nombre "FM EXPRESS" de bandera panameña efectuó recalada forzosa a la bahía de Taganga y posterior fondeo sin efectuar reporte alguno al Centro de Control Estación de Guardacostas de Santa Marta y solo reporte a las 121455RR MAR/12 indicando en éste el término de la maniobra de fondeo en la bahía de Taganga argumentando malas condiciones meteomarinas para la navegación.

Así mismo en revisión de seguridad, Capitán a bordo me informó que tenían coordinado un tanqueo para ésta en la bahía de Taganga por problemas con el combustible, discrepando del reporte de recalada por las malas condiciones meteomarinas. (...)" (Cursiva y subrayado fuera de texto)

Se tiene entonces que de acuerdo con el dictamen pericial hecho al buque de carga y de lo dicho por el Capitán al Perito, la M/N "FM EXPRESS" contaba con dos tanques de combustible, uno de ellos fuera de servicio al momento de iniciar la navegación desde Colón - Panamá, lo que permitió calcular que la embarcación zarpó con aproximadamente 1900 galones de combustible, cantidad insuficiente dadas las condiciones meteomarinas establecidas por el CIOH del Caribe para llegar a Puerto Nuevo en La Guajira.

El concepto dado por el Perito Marítimo, señor MARTIN YESITH SUÁREZ, coincide con lo consignado en el Acta de Protesta por el Suboficial Operativo de Guardacostas, en el sentido que el Capitán de la M/N "FM EXPRESS" sabía que únicamente contaba con un tanque de combustible y tenía previsto recalcar en un puerto intermedio para reabastecerse y posteriormente continuar con el recorrido.

Al encontrarnos en el escenario de las actividades peligrosas y de la responsabilidad objetiva en siniestros marítimos, se presume la culpa del agente, en éste caso la del Capitán de la nave como jefe superior y encargado del gobierno de la misma, según lo establece el artículo 1495 del Código de Comercio, salvo cuando se demuestra la existencia de un eximente de responsabilidad como lo es la fuerza mayor o el caso fortuito, la culpa exclusiva de la víctima o el hecho de un tercero, presupuestos que no se lograron demostrar en la presente investigación.

Al cotejar el material probatorio, se puede evidenciar que las circunstancias de modo, tiempo y lugar que rodearon el siniestro marítimo de arribada forzosa de la M/N "FM EXPRESS", no tuvo su origen en un hecho imprevisible sino que se produjo de manera deliberada por el Capitán, quién decidió navegar con un solo tanque, sin la cantidad necesaria de combustible, vulnerando así las normas de seguridad en la navegación, razón por la cual el Despacho

considera que no demostró la ruptura del nexo causal entre el hecho y el daño, siendo suficiente para revocar la decisión de primera instancia y declarar la responsabilidad del Capitán, señor JUAN GUSTAVO TABLADA GRAWELL, por arribada forzosa ilegítima de la M/N "FM EXPRESS", ocurrida el 12 de marzo de 2012.

Finalmente, si bien el Capitán de Puerto de Santa Marta no se pronunció en la parte resolutive de la decisión de primera instancia por considerar que no existió violación a las normas de la Marina Mercante por parte del Capitán de la M/N "FM EXPRESS" y habiendo transcurrido más de tres años desde la ocurrencia del hecho, operando el fenómeno de la caducidad de la acción, éste Despacho procederá a aclarar en tal sentido la decisión consultada, en cumplimiento de los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984.

En cuanto al avalúo de los daños, se puede evidenciar que no obra dentro del expediente prueba que determine el valor de los daños ocasionados por el siniestro de arribada forzosa.

Teniendo en cuenta lo anterior y entendiendo que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, citar a las partes y en si recolectar material probatorio para determinar el tema del avalúo de los daños, se debe emitir una decisión de plano, motivo por el cual éste Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR el artículo primero de la decisión del 26 de abril de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, que de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva del presente fallo quedará así:

"DECLARAR ILEGÍTIMA la arribada forzosa efectuada por el señor JUAN GUSTAVO TABLADA GRAWELL, mayor de edad, domiciliado en Honduras, identificado con cédula de ciudadanía No. 0201-1973-00368 expedida en Honduras, en su calidad de Capitán de la M/N "FM EXPRESS", de bandera de Santo Tomé y Príncipe, por hechos ocurridos el día 12 de marzo de 2012"

ARTÍCULO 2°.- MODIFICAR el artículo segundo de la decisión de primera instancia del 26 de abril de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, que de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva del presente fallo quedará así:

"DECLARAR que no existió violación a las normas de Marina Mercante por parte del señor JUAN GUSTAVO TABLADA GRAWELL, en calidad de Capitán de la M/N "FM EXPRESS", ni de la tripulación de la misma, de acuerdo con la parte motiva de ésta decisión.

ABSTENERSE de fijar un avalúo de daños por el siniestro marítimo, conforme con lo expuesto en la parte motiva de éste fallo."

ARTÍCULO 3°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, el contenido del presente fallo al señor JUAN GUSTAVO TABLADA GRAWELL, en calidad de Capitán de la M/N "FM EXPRESS", a la Agencia Marítima ROMOVELA LTDA y a

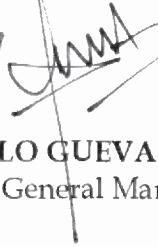
las demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

Notifíquese y cúmplase,

21 JUN 2017



Contralmirante **PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ**
Director General Marítimo