

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 27 SEP 2017

Referencia: 14012012008
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 31 de diciembre de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "MARIA PAULINA" de bandera Colombiana, ocurrido el 9 de julio de 2012, 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 "MARIA PAULINA" al puerto de Santa Marta, el día 11 de julio de 2012, razón por la cual el día 11 de julio de 2012 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 31 de diciembre de 2014 profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró legítima la arribada forzosa de la motonave "MARIA PAULINA", exonerando de responsabilidad al señor HERNRY LOZANO ARBOLEDA en su condición de Capitán de la citada nave. Asimismo no declaró responsabilidad por 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.

124

[Handwritten signature]

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

El Perito marítimo FERNANDO PONCE AVENDAÑO, en informe pericial rendido el 16 de julio de 2012, (folios 23 al 25), señaló lo siguiente:

(...)

4.1.2.- Inspección de la parte de máquinas

En la inspección directa del motor propulsor y su eje-hélice se logró comprobar, mediante la rotación del eje propulsor avante y atrás, que la hélice no impulsaba agua y que se observaba la carencia de carga en el funcionamiento del motor, hechos que evidenciaba la desconexión del eje propulsor de su fuente de poder motriz, probablemente por fractura del eje en el túnel de la bocina del preñe-estopa, donde era posible hacer la observación.

5.- Causa de la arribada no programada de la nave al puerto de Santa Marta

Al examinar los anteriores componentes de las posibles causas de la arribada de la nave al puerto de Santa Marta, se llega a la conclusión de que la única causa de dicha arribada tuvo origen y desarrollo en la carencia de propulsión por la consecuente rotura del eje propulsor.

6.- Conclusiones:

De acuerdo con los resultados de la presente diligencia pericial, el suscrito perito naval se permite concluir y considerar:

(...)

- Que en la visita de inspección se constató la ocurrencia de la rotura del eje-hélice del motor propulsor de la nave (monomotor) que le impedía su desplazamiento en su navegación.*
- Que por los hechos acaecidos, se considera que el capitán de la nave actuó de manera consecuente en y para acogerse a una emergencia operativa en el mar y solicitar el remolque de su unidad al puerto alterno más próximo, Santa Marta, para las reparaciones pertinentes. (...) (Cursiva fuera de texto)*

El Perito marítimo CARLOS ANZOLA MARTINEZ, en informe pericial rendido el 16 de julio de 2012, (folios 26 al 31), señaló lo siguiente:

CONCLUSIÓN:

(...)

- Que de acuerdo a esta inspección se constató que la MN no tiene propulsión adecuada.*
- Que la MN MARIA PAULINA quedo a la deriva en posición geográfica L=N11° 40.8' y LONG=W073° 45.2'.*
- Que la MN MARIA PAULINA derivó 19,3 nm desde el día 8 de julio hasta el día 13 de julio cuando fue remolcada por la lancha "CARBONERA".*
- Que la MN MARIA PAULINA se encuentra fondeada en la bahía de Santa Marta para someterse a reparaciones de eje y continuar su navegación. (Cursiva fuera de texto)*

162

125

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 "MARIA PAULINA" al puerto de Santa Marta, ocurrida el día 9 de julio de 2012, cuando la nave se desplazaba desde el Cartagena, hasta Puerto Bolívar (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 "MARIA PAULINA" a cargo del Capitán de la nave señor HENRY LOZANO ARBOLEDA, debido a que se probó el elemento exonerativo de responsabilidad de 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:

"Llámesse 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". (Cursiva, subraya y negrilla fuera de texto)

De lo anterior y sobre el caso en concreto, se evidencia la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "MARIA PAULINA", 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:

160

Declaración rendida por el señor HENRY LOZANO ARBOLEDA, en condición de Capitán de la motonave en la cual relato los hechos acontecidos el día del siniestro de la siguiente manera:

"Zarpé de Cartagena el día 7 de julio de 2012 a las 14:20 horas hacia Puerto Bolívar en lastre con el propósito de recibir la carga de 84 toneladas de sal de ganado, de la cual tenemos una frecuencia de 2 viajes al mes, el día 8 de julio de 2012 fui avisado por el señor ISIDRO MONTOYA que es mi apoyo en tierra, que por noticias de la televisión Colombiana se había decretado Mar de leva, yo al encontrarme a la altura de Puerto Colombia, no tuve alternativa y procedí al viaje, estimando todas las precauciones que dentro de mis conocimientos marineros me han enseñado en estos casos, el día 8 de julio de los corrientes, a las 15:00 horas se detiene el barco informándome el maquinista que hay problemas en el sistema hélice, quedando a la deriva, tome la decisión de revisar la hélice porque pensábamos que se había perdido, baje al mar, sujetado por una línea de vida a mi cuerpo, y la careta y encontré la hélice pegada al timón, la gire y contacté que había ruptura, fuimos auxiliados por la Armada Nacional - Guardacostas de Santa Marta y con el apoyo del señor Capitán de Puerto JORGE E. SARMIENTO MORALES - CP04 se nos dieron las garantías de acompañamiento precauciones, transporte de alimento para nosotros durante los días que estuvimos a la deriva, una vez concretados con el R/M LA CARBONERA se procedió al rescate, trayéndonos al puerto de la bahía de Santa Marta (...)" (Cursiva fuera de texto)

Conforme a la anterior declaración se colige que la motonave "MARIA PAULINA" zarpó de Cartagena con destino a Puerto Bolívar el día 7 de julio de 2012 con el fin de recibir 84 toneladas de carga de sal de ganado, no obstante siguiente día siendo las 15:00 horas y encontrándose a la altura de Puerto Colombia se detuvo la nave por problemas en el sistema de hélice y al revisar se pudo constatar que había un ruptura por lo tanto procedieron a contactar con guardacostas de Santa Marta los cuales prestaron apoyo en los días que se encontraron a la deriva y una vez coordinado con el remolcador "LA CARBONERA" procedieron efectuar el remolque hasta el puerto de la bahía de Santa Marta.

Ahora bien, dentro del expediente obran dictamen pericial suscrito por el señor FERNANDO PONCE AVENDAÑO, el cual determinó lo siguiente:

"4.1.2.- Inspección de la parte de maquinas

En la inspección directa del motor propulsor y su eje-hélice se logró comprobar, mediante la rotación del eje propulsor avante y atrás, que la hélice no impulsaba agua y que se observaba la carencia de carga en el funcionamiento del motor, hechos que evidenciaba la desconexión del eje propulsor de su fuente de poder motriz, probablemente por fractura del eje en el túnel de la bocina del preñe-estopa, donde era posible hacer la observación.

5.- Causa de la arribada no programada de la nave al puerto de Santa Marta

Al examinar los anteriores componentes de las posibles causas de la arribada de la nave al puerto de Santa Marta, se llega a la conclusión de que la única causa de dicha arribada tuvo origen y desarrollo en la carencia de propulsión por la consecuente rotura del eje propulsor.

6.- Conclusiones:

De acuerdo con los resultados de la presente diligencia pericial, el suscrito perito naval se permite concluir y considerar:

(...)

-Que en la visita de inspección se constató la ocurrencia de la rotura del eje-hélice del motor propulsor de la nave (monomotor) que le impedía su desplazamiento en su navegación.

-Que por los hechos acaecidos, se considera que el capitán de la nave actuó de manera consecuente en y para acogerse a una emergencia operativa en el mar y solicitar el remolque de su unidad al puerto alterno más próximo, Santa Marta, para las reparaciones pertinentes. (...)" (Cursiva y subraya fuera de texto)

Del citado dictamen se observa que efectivamente la causa determinante para que la nave se le imposibilitara su curso hasta Puerto Bolívar fue el daño en su eje-hélice, tal y como fue declarado por el Capitán de la nave en su declaración, toda vez que se evidenció carencia de carga en el funcionamiento del motor, hecho que demostraba una desconexión del eje propulsor de su fuente motriz por fractura del eje en el túnel de la bocina de la presa-estopa, llegando a la conclusión de que el arribo forzoso de la nave derivó de la carencia de propulsión por la consecuente rotura del eje propulsor lo cual impedía su desplazamiento.

Ahora bien, es necesario referirse a los mantenimientos a los que fue sometida la nave, por lo tanto se citaran las siguientes pruebas:

-Declaración del señor HENRY LOZANO ARBOLEDA, Capitán de la motonave "MARIA PAULINA":

"Como Capitán de la embarcación MARIA PAULINA desde la fecha que recibí el barco, se vienen realizando los mantenimientos de rutina que amerita un barco para este tipo de viajes, con más de 50 horas, es constantes y realizamos mantenimientos preventivos." (Cursiva fuera de texto)

-Declaración del señor YONI MONTOYA VALENCIA, Administrador de la nave "MARIA PAULINA":

"Se le realiza mantenimiento cada vez que va a salir a un viaje." (Cursiva fuera de texto)

-Declaración del señor LUIS ENRIQUE ATEHORTUA CONTRERA, Propietario de la motonave "MARIA PAULINA":

"Yo le había realizado todo lo concerniente al mantenimiento de la máquina, revisión técnica del casco, mantenimiento de los equipos de comunicaciones, y en general se la entregue en perfectas condiciones de navegabilidad" (Cursiva fuera de texto)

En consonancia a las declaraciones citadas se podría afirmar que la nave se encontraba en buenas condiciones de navegabilidad, teniendo en cuenta que periódicamente se le realizaban mantenimientos antes realizar cada viaje.

Así las cosas, se puede colegir que las circunstancias que rodearon la mencionada arribada forzosa se encuentran en situaciones inesperadas (*caso fortuito o fuerza mayor*), por cuanto fueron no previsibles y resistibles para el Capitán de la nave, toda vez que como fue debidamente probado en la investigación el arribo forzoso de la motonave "MARIA PAULINA" obedeció a la rotura del eje propulsor la cual impedía su desplazamiento y la hélice estaba funcionando en óptimas condiciones antes de zarpar, asimismo se evidencia que la determinación de recalar en el puerto más cercano

que para el caso era el de Santa Marta, fue la más acertada debido a que era la única manera de solucionar la novedad, salvaguardar el personal a bordo y la seguridad de la navegación.

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 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 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 y subraya 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 no constituyen un caso fortuito 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 "MARIA PAULINA", desvirtuar dicha presunción probando la ocurrencia de un caso fuerza mayor irresistible e inevitable, o demostrar alguna causal de exoneración de responsabilidad, circunstancias que se demostró en las pruebas recaudadas en el proceso, razón por la que el Despacho respaldará la decisión del fallador de primera instancia.

3. 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

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

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

127

evidencia que en el asunto objeto de análisis no se comprobó la vulneración de normas de Marina Mercante.

4. 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, y 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.

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

RESUELVE

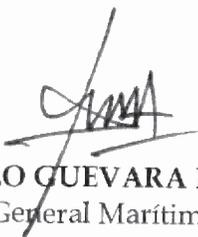
ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR en su integridad la decisión del 31 de diciembre de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO 2º. NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido de la presente decisión al señor HENRY LOZANO ARBOLEDA, Capitán de la motonave "MARIA PAULINA", al señor LUIS ENRIQUE ATEHORTUA CONTRERA, Propietario de la citada nave y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 3º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4º.- 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. 27 SEP 2017.



Contralmirante **PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ**
Director General Marítimo