

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 22 MAR 2018

Referencia: 14012015005
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 29 de agosto de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de arribada forzosa de la M/N "MILENIUM O" de bandera panameña, ocurrido el 9 de julio de 2015, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante informe suscrito por el funcionario de turno de la Estación de Control de Tráfico Marítimo, S3 JEYS MADRID ARIZA, el Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento del presunto siniestro de arribada forzosa de la mencionada motonave.
2. El día 14 de julio de 2015, el Capitán de Puerto de Santa Marta emitió auto de apertura de la investigación por siniestro marítimo de arribada forzosa de la M/N "MILENIUM O", decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. El día 29 de agosto de 2016, 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 "MILENIUM O" efectuada por el señor JOSÉ ALIRIO MOSQUERA GONZÁLEZ, en calidad de Capitán de la citada nave.

Asimismo, se abstuvo de fijar avalúo de los daños.

4. Al no interponerse recurso de apelación en 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 2°, artículo 2°, 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 2° 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 al informe técnico presentado el 23 de julio de 2015, el señor FERNANDO PONCE AVENDAÑO, en su calidad de Perito Marítimo clase "A", concluyó lo siguiente:

"Hechos. Inspección:

En la visita de inspección practicada por el suscrito perito el 14 de julio de 2015, fecha del auto instructivo de ese Despacho, fue posible constatar los siguientes hechos relacionados con el motivo de la arribada no programada de la unidad al Puerto de Santa Marta, el jueves 9 de julio en curso a las 14:35R, remolcada por una unidad de la guardia costera de Santa Marta.

Inspección de la parte de Navegación y Cubierta

En la visita de inspección a la motonave se pudo constatar que en el libro de navegación y puerto se encontraron unas anotaciones relacionadas con la navegación del buque desde el Puerto de Barranquilla - Colombia hasta el Puerto de Barcadera - Aruba, conforme al certificado de zarpe emitido por la Capitanía de Puerto de Barranquilla.

Anotaciones

Zarpe de Barranquilla el 09/07/2015 - 05:00R

Parada del motor propulsor el 09/07/2015 - 10:15R en las coordenadas geográficas Lat. 11°18'00" x Long. 074°27'00" por ruido anormal proveniente del compresor de aire "soplador" de barrido y sobrealimentación del motor propulsor.

Se solicita ayuda por VHF al Tráfico Marítimo de Santa Marta, acudiendo una lancha del servicio de Guardacostas.

La unidad es remolcada por la unidad de Guardacostas, arribando al puerto de Santa Marta el 09/07 a las 14:35R

Inspección de la parte de máquinas

En la inspección directa al motor propulsor se logró comprobar que el compresor de barrido y sobrealimentación del propulsor acusada un desajuste, muy pronunciado de sus rotores de compresión, el que evidenciaba la probable causa del ruido anormal proveniente de ese componente mecánico del motor.

Se autorizó el desarmado de compresor para ser reparado en taller especializado.

Reparado el compresor fue instalado el 16/07/2015, probándolo en vacío y con carga mediante prueba de mar.

Revisados las partes componentes del compresor de aire de barrido y sobrealimentación pudo observarse que el desajuste en los rotores tuvo su causa en el daño de (2) balineras de los soportes extremos donde giran dichos rotores.

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 causa que dio origen a la carencia de propulsión de la nave en el mar fue la paralización del motor propulsor (a voluntad) por evidencia de ruido anormal proveniente del soplador de aire barrido y sobrealimentación, (mecanismo indispensable para el funcionamiento del motor).

Conclusiones

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

- 1. Que se dio cumplimiento al auto de proceder de ese despacho relacionado con la atención de la arribada no programada de la motonave MILENIUM O de bandera panameña al Puerto de Santa Marta.*
- 2. Que en la visita de inspección se constató la ocurrencia de un desperfecto (desajuste) mecánico en el compresor (soplador) de barrido y sobrealimentación del motor que originó ruidos anormales de funcionamiento y que obligó a la parada preventiva de la propulsión en el mar.*
- 3. Que por los hechos acaecidos, se considera que el Capitán de la nave actuó de manera consecuente en u para acogerse a una emergencia operativa en el mar y solicitar el remolque (por radio) de su unidad al Puerto alterno más próximo, Santa Marta, para las operaciones pertinentes.*

(...) (Cursiva fuera de texto)

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

➤ Configuración del Siniestro Marítimo de Arribada Forzosa

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 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:

- 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”. (Cursiva y subrayado fuera de texto)*

Por su parte, 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". (Cursiva fuera de texto)

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"
(Cursiva fuera de texto)

Ahora bien, de acuerdo a la protesta presentada por el señor JOSE ALIRIO MOSQUERA GONZÁLEZ, en calidad de Capitán de la M/N "MILENIUM O", se tiene que el día 9 de julio de 2015 la mencionada motonave zarpó de Barranquilla con destino a Aruba, siendo las 10:00 horas en la posición Lat. 11°11N y Long. 074°24W, se presenta daño en el propulsor del motor, lo que hace que la motonave quede a la deriva, luego de establecer comunicación con Guardacostas la motonave fue remolcada hasta el Puerto de Santa Marta. Por tanto, se configura el siniestro marítimo de arribada forzosa, pues llegó a un destino no autorizado en el documento de zarpe.

➤ Responsabilidad civil por la ocurrencia del siniestro marítimo de Arribada Forzosa.

En audiencia del día 14 de julio de 2015, el señor JOSÉ ALIRIO MOSQUERA GONZÁLEZ, en calidad de Capitán de la M/N "MILENIUM O" manifestó que la falla consistió en el soplador de la máquina principal, de acuerdo a lo informado por el mecánico.

Cuando se le preguntó si era posible arreglar el daño mientras estaban navegando, declaró: *"no era posible porque el mecánico me dijo que no estaba en capacidad de arreglarlo."*

Por otra parte, en informe del Perito FERNANDO PONCE AVENDAÑO se indicó que efectivamente se produjo un ruido anormal proveniente del compresor de aire de barrido y sobrealimentación y que el Capitán de la mencionada motonave actuó de manera consecuente para afrontar una emergencia operativa en el mar, solicitando el remolque de su unidad al Puerto más cercano, como era el Puerto de Santa Marta, para efectuar las reparaciones correspondientes.

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 tal orientación, la culpa, asume el papel de factor o criterio de imputación, esto es, la responsabilidad no se estructura sin culpa, o sea, no es suficiente el quebranto de un derecho o interés legítimo, es menester la falta de diligencia, por acción u omisión, noción ab initio remitida a la de negligencia, imprudencia o impericia, siendo el acto culposo moralmente reprochable, la responsabilidad su sanción y la reparación del daño la penitencia a la conducta negligente"¹. (Cursiva fuera de texto)

En consecuencia, el agente responsable por daños originados por una 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.

¹ Sentencia del 24 de agosto de 2009, proferida por la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Magistrado Ponente: William Namén

En cuanto a la exoneración de responsabilidad, la Corte Suprema de Justicia ha manifestado en varias oportunidades que sólo puede obtenerse con prueba del elemento extraño, esto es, la fuerza mayor, el caso fortuito, la intervención exclusiva de un tercero o de la víctima, más no con la demostración de la diligencia exigible, o sea, con la ausencia de culpa

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

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

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

De lo ya mencionado, queda claro entonces, que los hechos acaecidos fueron producto de un caso fortuito o fuerza mayor, pues el daño en el compresor del motor no podía preverse, sin embargo una vez ocurrido el hecho, el Capitán JOSÉ ALIRIO MOSQUERA GONZALEZ, tomó todas las medidas pertinentes para salvaguardar la nave y la seguridad de la vida humana en el mar.

➤ Violación a normas de Marica Mercante

De acuerdo a las pruebas recaudadas en la presente investigación no se observa infracción alguna por parte del señor JOSÉ ALIRIO MOSQUERA GONZÁLEZ, en calidad de Capitán de la M/N "MILENIUM O" de bandera panameña.

➤ Avalúo de los daños

Para concluir, es claro que en la decisión de primera instancia no se realizó el avalúo de los daños ocasionados con la arribada forzosa de la M/N "MILENIUM O" al Puerto de Santa Marta, 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 consecuencia, este Despacho considera que la arribada forzosa de la nave bajo el mando del Capitán JOSÉ ALIRIO MOSQUERA GONZÁLEZ, fue legítima, por lo cual, se confirma en su totalidad la decisión del 29 de agosto de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en su totalidad la decisión del 29 de agosto de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva del presente fallo.

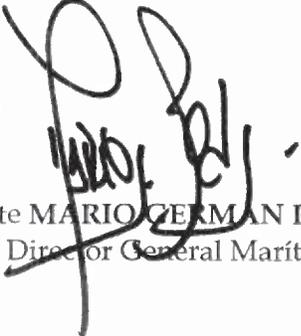
ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido de la presente providencia al señor JOSÉ ALIRIO MOSQUERA GONZÁLEZ, identificado con cédula de ciudadanía No. 16.614.388 de Cali, en calidad de Capitán de la M/N "MILENIUM O" de bandera panameña, al Representante Legal, o quien haga sus veces, de la Agencia Marítima VICTOR ABELLO & ASOCIADOS LTDA, y 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,

22 MAR 2018


Contralmirante MARIO GERMAN RODRÍGUEZ VIERA
Director General Marítimo (E)