

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 21 NOV 2018

Referencia: 14012016003

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 28 de diciembre de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "LIBELULA" de bandera de Panamá, ocurrido el 25 de julio de 2016, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta suscrita el día 26 de julio de 2016, suscrita por el señor CARLOS DAVID MANJARRES CABARCAS en calidad de Capitán de la nave "LIBELULA", el Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento de la arribada forzosa de la citada motonave, el día 25 de julio de 2016, razón por la cual el 27 de julio del 2016 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 28 de diciembre de 2016 profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaro responsable al señor CARLOS DAVID MANJARRES CABARCAS del siniestro marítimo de arribada forzosa, en calidad de Capitán de la nave "LIBELULA".

Así mismo, declaró al señor CARLOS DAVID MANJARRES CABARCAS en calidad de capitán de la citada nave responsable por violación de normas de Marina Mercante, e impuso a título de sanción multa de un (01) salario mínimo legal mensual vigente, equivalentes a la suma de seiscientos ochenta y nueve mil cuatrocientos cincuenta y cuatro pesos m/cte (\$689.454), pagaderos en forma solidaria con la agencia marítima MAR Y SOL SHIPPING S.A.S, en calidad de Agente Marítimo de la nave.

3. Al no interponerse recurso de reposición y en subsidio de apelación contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto 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 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 calidad de Perito Marítimo clase "A", en informe rendido el 23 de septiembre de 2016, (folios 21 al 32), señaló lo siguiente:

"(...)

4.1.3.- parte de maquinas

1- Se procedió a inspeccionar un set se 5 bujías de encendido que según versión del mecánico de mantenimiento se habían reemplazado por unas nuevas en los motores de centro y estribor, (después de la arribada del 25/07/2016).

El resultado observado fue de que las bujías presentadas demostraban estar en buenas condiciones de estado de material y de funcionamiento.

Al preguntársele al señor Carlos Manjarrés (Capitán de la nave en el viaje) sobre las 2 bujías que supuestamente habían fallado en el viaje, manifestó que no las había guardado.

2- En la inspección se observó que las columnas de transmisión de fuerza de los motores de centro y estribor se encontraban desmontadas. (Ver fotos)

Al preguntársele al capitán y al mecánico de mantenimiento la razón de dicho desmontaje manifestaron que parecía que las partes mecánicas internas tenían desajustes que producían ruidos.

Nota: El capitán manifestó que había sentido ruidos y vibraciones en el viaje, pero no lo consignó en su acta de protesta.

Tales columnas fueron presentadas desarmadas en un taller mecánico, observando ligeros desajustes en sus cojinetes de rotación pero con condiciones o estado de material mecánico apto para su funcionamiento normal.

4.1.4.- Análisis de las posibles causas que determinaron la presunta arribada forzosa al puerto de Santa Marta

(...)

1.- Potencia propulsora y su posible limitación de potencia por fallas eléctricas en las bujías de encendido-

La nave está dotada de una planta propulsora de 3 motores de propulsión con potencia nominal de 350 HP por cada uno, para una suma total de 1050 HP totales, (la que se considera sobredimensionada).

Bajo el supuesto de que la falla de una bujía en cada uno de dos motores haya sucedido, <la que se considera muy improbable técnicamente>, se tendría para la falla de cada cilindro, de los 4 que tiene cada moto, una reducción del 25% en cada motor, lo que permite suponer que cada motor, de los dos en falla, aportaría una potencia de $350 \times 0.75 = 262$ HP, lo que permite llegar a deducción final de que la potencia disponible para la navegación normal de la unidad era más que suficiente.

(Solo limitada en un 17% de su nominal de 100%, o sea de 1050 HP)

Pero en el supuesto de ocurrir una falla total de uno de los 3 motores, el colapso operativo de ese solo motor, o sea la salida del servicio de 350 HP no impedía la normal viabilidad operativa de la nave; pero incluso aún más, la salida de 2 motores, aunque reducía la potencia propulsora en un 66% no menoscaba la aptitud operativa de la nave a niveles riesgosos. Pero solo para el presente caso particular de 3 motores aunque la salida de 2 implicaría la disponibilidad de solo 1/3 de potencia, la que obviamente reduciría la capacidad operativa a un grado medio no riesgoso, si admitiría la invocación de una emergencia operativa en el mar por reducción de la potencia reductora.

Nota: La bujías presentadas al perito en su visita de inspección se observaron con bueno indicios de combustión normal.

(...)

5. Causas de la Arribada no programada de la nave al puerto de Santa Marta

Al examinar los anteriores componentes contenidos en los ítems anteriores, pero en especial del ítem 4.1.4.- se puede establecer con claridad que no hubo las razones técnico-operativas valederas para invocar una legítima arribada forzosa al puerto de Santa Marta por motivo de haberse presentado dificultades técnico-operativas limitantes en la planta propulsora de la unidad.

(...)

7.- Conclusiones:

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

5.1 Que se dio en cumplimiento al auto de proceder de este despacho relacionado con la atención de la arribada no programada de la motonave yate LIBELULA de bandera Panameña al puerto de Santa Marta.

5.2 Que en la visita de inspección se evaluó todo lo relacionado con las circunstancias y hechos técnico-operativos acaecidos tanto en el viaje Santa Marta-Los Monjes como el viaje de regreso Los Monjes-Santa Marta, consignados en la carta de protesta presentada por el capitán de la nave, no encontrándose evidencias válidas que permitieran considerar la ocurrencia de una emergencia técnico-operativas en el mar que ameritara invocar una arribada forzosa el puerto de Santa Marta.

5.3 Que se evaluaron las conductas técnicas de las personas involucradas de acuerdo con los ítems 6-1 y 6-2 del presente informe." (Cursiva, negrilla y subraya fuera del texto)

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 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.

1. RESPECTO AL SINIESTRO MARÍTIMO

En relación a lo que se consideran 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, y g) Los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias."* (Cursiva, negrilla y subraya fuera de texto)

Ahora bien, con el fin de realizar un análisis de los hechos que dieron origen a la presente investigación se citaran las siguientes pruebas:

- Declaración rendida en la Capitanía de Puerto de Santa Marta el día 1 de agosto de 2016, por el señor CARLOS DAVID MANJARREZ CABARCAS en calidad de Capitán de la nave "LIBELULA", de la cual se puede extraer lo siguiente:

"(...)

Bueno, perdió corriente el sistema eléctrico, la bujía no recibía corriente para el encendido del motor y luego de eso se comenzó sentir en el eje de cole unos golpeteos que se imagina que se había desmuelado uno de los engranajes. Lo que pasa con esos motores es lo siguiente, esos motores se los venden al dueño de los compran el yate y ellos no saben si por dentro están buenos, me imagino que el daño estaría por ahí. (...)" (Cursiva y subrayado fuera del texto)

De lo anterior se puede colegir que el 25 de julio de 2016 la nave "LIBELULA" zarpo del muelle de Santa Marta (Colombia) con destino Los Monjes (Venezuela) y después continuar a Aruba, por motivos de fallas eléctricas estando en Los Monjes hicieron una reparación rápida, razón por la cual el señor CARLOS DAVID MANJARREZ CABARCAS Capitán de la nave "LIBELULA

tomó la decisión de regresar a Colombia llegando a Santa Marta por ser el puerto más cercano, por lo tanto se puede demostrar que en efecto el siniestro marítimo a que tuvo lugar fue la arribada forzosa y que esta se presentó en la ejecución de una actividad peligrosa como lo es la navegación.

Teniendo en cuenta la definición de arribada forzosa que tiene el artículo 1540 Código de Comercio, a su tenor:

“Llámesse arriba forzosa la entrada necesaria a puerto distinto del autorizado en el permiso de zarpe”

De la misma manera, en jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, Sala Casación Civil del 12 de julio de 2005, con Magistrado Ponente Pedro Octavio Munar Cadena se estableció, que el artículo 2356 del Código Civil contempla la presunción de responsabilidad en contra de quien despliega ciertas actividades peligrosas que por su naturaleza generan peligro, presunción de la cual no escapa quien la ejerce, tratando de demostrar diligencia y cuidado en el desempeño que le incumbe, ya que, como por sabido se tiene, se le exige, con miras a exonerarse, que demuestre una causa extraña que rompa el nexo causal¹.

Acorde a la anterior jurisprudencia, la orientación actualmente predominante, por regla general que en los eventos dañosos generados por las **actividades peligrosas**, se aplica un régimen objetivo debido al factor riesgo que se exponen quienes despliegan este tipo de actividades.

De tal manera, que basta la ejecución del riesgo creado por el agente responsable para que el daño resulte imputable a ella².

De lo expuesto anteriormente se desprende, que sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, recae la presunción de responsabilidad por ser quien ha ejecutado la acción y ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual solo le es posible exonerarse por la intervención de los siguientes eventos:

- Caso fortuito o fuerza mayor.
- El hecho de un tercero.
- Culpa de la víctima.

Del análisis del expediente el Despacho encuentra que no existió prueba alguna que demuestre que opero alguno de los eximente de responsabilidad, en el siniestro de arribada forzosa ocurrido el 25 de julio del 2015 por la motonave “LIBELULA”.

Ahora bien, en la responsabilidad de la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa se tiene que, el señor CARLOS DAVID MANJARRES CABARCAS en calidad de Capitán de la nave “LIBELULA” desconoció cuando y sobre que fue el último mantenimiento que se le realizó

¹ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005. M.P. Pedro Octavio Munar Cadena.

² Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 11001-3103-038-2001-01054-01 del 24 de agosto de 2009, M.P. William Namen Vargas

a la misma. Incluso en la declaración que realizo en la audiencia celebrada el 1 de agosto de 2016 manifestó lo siguiente:

“(…)

PREGUNTADO: Sírvase informar al Despacho cuando fue el último mantenimiento a la máquina principal de la nave “LIBELULA”

CONTESTO: Yo solo lo que puedo decir es que la marina tiene un personal que hace limpieza y le hace seguimiento a la cuestión” (Cursiva y subraya fuera del texto)

De lo anterior se puede colegir que la nave no estaba en condiciones técnicas para realizar una navegación segura, teniendo en cuenta que no se le realizaron los mantenimientos preventivos y el señor CARLOS DAVID MANJARRES CABARCAS en calidad de Capitán no hizo las verificaciones pertinentes para ver el estado de la nave, creando un riesgo innecesario en la seguridad de la vida humana en el mar.

2. EN CUANTO AL AVALUO DE DAÑOS

Respecto a este punto se tiene que en el fallo de primera instancia proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, en el artículo segundo, se abstuvieron de fijar un avalúo de daños, teniendo en cuenta que no se tuvo conocimiento de que reclamarán con ocasión a los daños y no se conoció lesiones, pérdidas en la carga.

Por ello y atendiendo que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar, practicar pruebas, y para citar a las partes, por cuanto se debe emitir una decisión de plano, este Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

3. EN RELACIÓN A LA VIOLACION POR NORMAS DE MARINA MERCANTE

Por su parte, en lo relacionado con presuntas violaciones a las normas de Marina Mercante por parte del Capitán de la nave “LIBELULA”, se trasgredió las siguientes normas:

- Numeral 1 del Artículo 1501 del Código de Comercio, al tenor literal:

ARTÍCULO 1501. <FUNCIONES Y OBLIGACIONES DEL CAPITÁN>. Son funciones y obligaciones del capitán:

1) Cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va a emprender;

- Artículo 2.4.1.1.2.11 del Decreto 1070 de 2015 que manifiesta:
“Artículo 2.4.1.1.2.11. Licencia de Navegación. La Licencia de Navegación es el documento que acredita la idoneidad del tripulante, para su desempeño a bordo, siendo obligatoria para todos y cada uno de ellos. Dicha Licencia de Navegación expedida en virtud de la Ley 35/81, reglamentada por el presente Capítulo, será obligatoria para todos los tripulantes de naves dedicadas al transporte marítimo. (Cursiva y subrayado fuera del texto)
- Código 40 de la Resolución 386 de 2012, reza:

"040: Navegar sin portar el certificado de idoneidad o la licencia de navegación del Capitán y de la totalidad de la tripulación." (Cursiva fuera del texto)

En consecuencia, conforme a las pruebas obrantes en el expediente que el Capitán no hizo la verificación del estado de la nave "LIBELULA", ni tenía los documentos que acrediten su idoneidad que demuestre que está capacitado para ser Capitán de una nave, lo que lleva a inferir que colocó en riesgo la seguridad de la vida humana en el mar y la nave en sí misma.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR en su integridad la decisión del 25 de julio de 2016, 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 CARLOS DAVID MANJARRES CABARCAS en calidad de Capitán de la motonave "LIBELULA" y a la Agencia Marítima MAR Y SOL SHIPPING S.A.S, 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.

21 NOV 2018


Vicealmirante **MARIO GERMAN RODRÍGUEZ VIERA**
Director General Marítimo