

52

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 26 MAY 2017.

Referencia: 17012008010
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 22 de junio de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de arribada forzosa de la M/N "TEMPTATION" de bandera colombiana, ocurrida el 21 de enero de 2008, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante protesta suscrita por el señor RAFAEL TOBIAS CAICEDO PADILLA, Capitán de la M/N "TEMPTATION", el Capitán de Puerto de San Andrés tuvo conocimiento del presunto siniestro de arribada forzosa de la mencionada motonave.
2. El 4 de febrero de 2008, el Capitán de Puerto de San Andrés emitió auto de apertura de la investigación contra el Capitán, el Armador y el Agente Marítimo de la M/N "TEMPTATION" 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 22 de junio de 2010, el Capitán de Puerto de San Andrés profirió fallo de primera instancia a través del cual declaró ILEGÍTIMA la Arribada Forzosa de la M/N "TEMPTATION" de matrícula No. MC-7-0163, efectuada por el señor RAFAEL TOBIAS CAICEDO PADILLA, en calidad de Capitán de la citada nave.

Asimismo, declaró la responsabilidad del señor RAFAEL TOBIAS CAICEDO PADILLA, por los hechos ocurridos el 21 de enero de 2008, en consecuencia, impuso como sanción un LLAMADO DE ATENCIÓN.

De igual forma, 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 San Andrés envió el expediente a éste Despacho en vía de consulta, conforme lo establece el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.
- w/
- pud

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 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 "TEMPTATION", señor RAFAEL TOBIAS CAICEDO PADILLA, respecto de los hechos ocurridos, se extrae lo siguiente:

"(...)

El 19 de enero de 2008 zarpó del muelle de San Andrés Islas con destino a Cartagena y a las 08:00 horas pasó por la boya de mar.

El 20 de enero de 2008 a las 02:30 horas en posición Latitud 11°30'450 N y Longitud 80°00'885 W, se detiene la motonave por problemas en el motor principal.

A las 08:00 horas en posición Latitud 11°27'925 N y Longitud 80°06'895 W, con una temperatura de 26° C, condiciones de mar 2 y viento de 5 nudos, se le informa al Armador del problema, quien autoriza a la M/N "VICTRESS" que se encontraba navegando cerca de la zona, la cual los remolcó a las 24:00 horas hacia San Andrés Islas.

El 21 de enero de 2008 a las 20:31 horas la motonave fue entregada al Remolcador "ESPECULADOR" de bandera colombiana, finalmente a las 22:20 horas atracaron en el SPSP con un calado máximo de cuatro (4) metros." (Cursiva fuera de texto)

De acuerdo con el dictamen pericial rendido por el Capitán de Corbeta EDGAR OSWALDO ARDILA LUNA, en calidad de Perito Naval, respecto a las causas que rodearon el arribo de la motonave, se extrae lo siguiente:

"(...) La M/N "TEMPTATION", sufrió una avería en el engranaje del motor propulsor, presentándose ruptura total del piñón principal y auxiliares de acople de las bombas de enfriamiento y aceite, por lo cual se debe verificar su reparación para la segura navegación de la embarcación. (...)." (Cursiva fuera de texto)

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

En cuanto 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 internacionales, 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*, 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)

Así las cosas, en diligencia de versión libre del día 15 de abril de 2008, el señor RAFAEL TOBIAS CAICEDO PADILLA, Capitán de la M/N "TEMPTATION" manifestó:

"(...) PREGUNTADO: Sírvase hacer un relato amplio y suficiente de todo lo que sepa y le conste sobre los hechos objeto de la presente investigación. CONTESTÓ: Ese día salimos de San Andrés con rumbo a Cartagena, después de navegar un lapso largo tuvimos problemas con la máquina, le informamos al Armador del daño del motor principal, habíamos navegado doce horas y él nos dijo que venía navegando la Motonave Conformity de la misma empresa de Cartagena hacia San Andrés y esa motonave nos remolcó hasta dos millas de la boya de mar entregándola al Remolcador Speculator para hacer la maniobra de atraque hacia el muelle de la Sociedad Portuaria.(...) PREGUNTADO: De qué puerto salió la embarcación el día de los hechos. CONTESTÓ: Salió de San Andrés con rumbo a Cartagena, pero debido al problema de máquinas nos devolvimos a San Andrés y solucionamos el problema y salimos otra vez. (...)" (Cursiva y subrayado fuera de texto)

A pesar que dentro del expediente no figura el documento de zarpe que certifique la ruta tomada por la M/N "TEMPTATION", es claro dentro de la declaración hecha por el Capitán de la motonave, que salieron desde San Andrés hacia Cartagena, presentando problemas en el motor principal que los llevó a detenerse por completo, situación que los obligó a ser remolcados a puerto diferente al de destino. En definitiva, el 21 de enero de 2008 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.

Ahora bien, con el fin de determinar si se trató de una arribada forzosa legítima o ilegítima, el Despacho considera necesario tener en cuenta los siguientes aspectos, dentro de la declaración rendida por el Capitán de la motonave involucrada en la investigación (folios 32 y 33):

1) Al preguntársele si conocía las razones del daño del 'damper' en la embarcación, aseguró que fue por las horas de trabajo, ya que aproximadamente un 'damper' tiene una vida útil de

treinta mil (30000) horas y una vez cumplido dicho ciclo comenzaban a presentarse anomalías en el motor principal, razón por la que se vieron afectados.

2) Paso seguido se le preguntó si conocía la cantidad de horas de trabajo que llevaba el elemento en mención, a lo que contestó que no conocía el dato exacto. Ante esto se le consultó como hacía para conocer de acuerdo a las horas de trabajo, cuando se debía cambiar una pieza, a lo que contestó que cada embarcación cuenta con un libro sobre las especificaciones de cada una de las piezas del motor principal, el cual utilizan los mecánicos para el arreglo de las mismas.

Dicha declaración fue confirmada a su vez por el Armador de la motonave, el señor EDISON HAWKINS TRESPALACIOS, en versión libre rendida el 3 de diciembre de 2009 (folios 35 y 36), quien dijo:

"(...) PREGUNTADO: Sírvase a manifestar si conoce cuantas horas trabajó el DAMPER de la embarcación. CONTESTÓ: Esos barcos ya han tenido uso anterior a la compra es imposible conocer el tiempo de trabajo pero éste tiene un tiempo útil de casi treinta mil horas de trabajo. (...)" (Cursiva y subrayado fuera de texto)

Se concluye entonces que la novedad presentada en la maquinaria principal que desencadenó en la arribada forzosa de la M/N "TEMPTATION" no tuvo su origen en un hecho imprevisible o irresistible, sino que tal como se advirtió en líneas anteriores, se produjo por una falta de mantenimiento en las piezas del motor principal por las horas de trabajo que acumulaban, las cuales producto del descuido del Capitán, eran desconocidas por éste al momento de la ocurrencia de los hechos.

Con fundamento en el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, se hace necesario hacer el análisis para establecer si existió violación a las normas de Marina Mercante, ya sea por parte del Capitán o del Armador de la motonave, se citarán las siguientes disposiciones:

El Código de Comercio en su artículo 1495, establece:

"El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave. La tripulación y los pasajeros le deben respeto y obediencia en cuanto se refiere al servicio de la nave y a la seguridad de las personas y de la carga que conduzca. (...)" (Cursiva y subrayado fuera de texto)

El artículo 1502 de la norma ibídem, señala las prohibiciones del Capitán:

"(...) 7) Entrar en puerto distinto al de su destino, salvo que las condiciones de la navegación lo exijan. (...)" (Cursiva fuera de texto)

Dentro de los documentos pertinentes exigidos por la Autoridad Marítima Nacional, para el correcto ejercicio de la navegación, así como para el control y vigilancia de las naves y artefactos navales, la Resolución 520 de 1999 exige para las embarcaciones nacionales:

"(...)
a. Licencias de navegación de la totalidad de la tripulación.
b. Patente de navegación o permiso especial de navegación (según la clase de nave).

VB

- c. *Patente del Instituto Nacional de Pesca y Acuicultura - INPA, tratándose de naves pesqueras.*
 - d. *Resolución de autorización o registro de ruta (según el tráfico que realice la nave)*
 - e. *Documento de zarpe y demás documentos exigidos por las normas de marina mercante vigentes, de acuerdo con la clase de nave.*
 - f. *Certificado de matrícula o en su defecto pasavante.*
 - g. *Certificado de registro de motor.*
 - h. *Certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible.*
 - i. *Certificados estatutarios de seguridad, navegabilidad, dotación mínima y prevención de la contaminación.*
- (...)” (Cursivas fuera de texto)

De acuerdo a los documentos que reposan en el expediente, ni el Capitán ni el Armador de la M/N "TEMPTATION" aportaron el documento de zarpe. Si bien por medio de las declaraciones se conoció el puerto de salida y de destino de la embarcación, es deber de la motonave contar con dicho documento para la navegación, tal y como lo establece la normatividad marítima.

Se observa por parte del Despacho, que de acuerdo con el material probatorio recaudado, se aportaron documentos expedidos con posterioridad a la ocurrencia de los hechos, tales como el Certificado Nacional de Inspección Anual (folio 8), Certificado de Inspección de Equipo Contra Incendio (folio 10), Certificado de Inspección de Casco (folio 11) y el Certificado Nacional de Seguridad (folio 15), entre otros.

De lo anterior se colige, que el señor RAFAEL TOBIAS CAICEDO PADILLA como Capitán de la M/N "TEMPTATION", no cumplió con las funciones a su cargo ni con la obligación de mantener condiciones la embarcación para la navegación. Así mismo, no aportaron la documentación que los certificara como aptos para navegar en la época de los hechos, infringiendo así las citadas normas de Marina Mercante.

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.

Por último, ante los errores de forma que se evidencian en la parte resolutive del fallo de primera instancia y en cumplimiento del parágrafo del artículo 56 del Decreto Ley 2324 de 1984, el Despacho procederá a corregirlos para un pleno entendimiento de la decisión.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR el artículo primero de la decisión de primera instancia del 22 de junio de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés, que de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva del presente fallo quedará así:

"DECLARAR civilmente responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de Arribada Forzosa Ilegítima al señor RAFAEL TOBIAS CAICEDO PADILLA, identificado con cédula de ciudadanía No. 18.916.591 expedida en Aguachica (César), en calidad de Capitán de la M/N "TEMPTATION", de bandera colombiana, con matrícula No. MC-7-0163, hechos presentados el 21 de enero de 2008."

ARTÍCULO 2°.- MODIFICAR el artículo segundo de la decisión de primera instancia del 22 de junio de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés, que de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva del presente fallo quedará así:

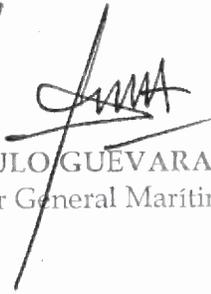
"DECLARAR administrativamente responsable al señor RAFAEL TOBIAS CAICEDO PADILLA, en calidad de Capitán de la M/N "TEMPTATION", por incurrir en violación a las normas de Marina Mercante de acuerdo con la parte motiva de ésta decisión, y como consecuencia imponerle una sanción consistente en un LLAMADO DE ATENCIÓN."

ARTÍCULO 3°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de San Andrés, el contenido del presente fallo al señor RAFAEL TOBIAS CAICEDO PADILLA identificado con cédula de ciudadanía No. 18.916.591 expedida en Aguachica (César) en calidad de Capitán de la M/N "TEMPTATION", al señor EDISON HAWKINS TRESPALACIOS identificado con cédula de ciudadanía No. 18.001.177 expedida en San Andrés Islas en calidad de Armador de la misma y a las demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 4°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de San Andrés, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto

ARTÍCULO 5°.- REMITIR al Capitán de Puerto de San Andrés 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, 26 MAY 2017


Contralmirante PAULO GÜÉVARA RODRÍGUEZ
Director General Marítimo