

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 12 JUL 2017

Referencia: 17012013007
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 21 de enero de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "EL SENSATION" de bandera colombiana, de matrícula No. CP-07-1113-B, ocurrido el 13 de diciembre de 2013, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta suscrita por el señor JUAN HOWARD, Capitán de la motonave "EL SENSATION", la Capitanía de Puerto de San Andrés tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa efectuada por la citada nave, debido a que sufrió un problema en uno de los motores propulsores.
2. En consecuencia el mismo día 13 de diciembre de 2013, el Capitán de Puerto de San Andrés decretó la apertura de investigación por el presunto siniestro marítimo de arribada forzosa, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos, y fijó fecha para la realización de la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de San Andrés el día 21 de enero de 2015, profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró legítima la arribada forzosa efectuada por la motonave "EL SENSATION" de bandera colombiana.

En igual sentido, no se pronunció sobre avalúo de daños causados como consecuencia del siniestro marítimo, e indicó en la parte considerativa que no hubo violación a las normas de Marina Mercante.

4. Al no interponerse recurso de apelación contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de San Andrés 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

En informe rendido por el Perito ANTONIO PUELLO PATERNINA, (folios 3 al 5), se concluyó lo siguiente:

Inspecciones realizadas: Se verificó la maquinaria afectada y se comprobó que el daño ocasionado por la rotura de la manguera del sistema de refrigeración del motor del costado de babor ocasionando entrada de agua en el cuarto de máquinas y causando una inundación no muy considerable de peligro, la manguera fue cambiada por una nueva.

Conclusiones segunda visita: Se mandó a poner en operación todos los equipos de maquinaria y generación. La máquina averiada totalmente reparada del daño pero el generador del estribor no generaba por posible daño en las tarjetas de regulación del Voltaje del campo por lo tanto no se recomienda el zarpe hasta tanto no se corrija el daño.

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 San Andrés 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 San Andrés, 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. Sea lo primero en aclarar que de la revisión de la base de datos de naves de la Subdirección de Marina Mercante se evidencia que el nombre de la motonave investigada es "EL SENSATION" de bandera colombiana, distinguida con la matrícula No. CP-07-1113-B, y no "SENSATION" como lo señaló el fallador de primera instancia, por lo que debe entenderse en tal sentido la decisión emitida por el *a quo*.

2. Del material probatorio, se comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "EL SENSATION" al puerto de San Andrés, ocurrida el día 13 de diciembre de 2013, cuando zarpó desde el puerto de San Andrés, con destino a Providencia. 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 "EL SENSATION" al puerto de San Andrés, debido a que este se presentó por un evento de fuerza mayor.

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 del 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 fuera del texto).

De lo anterior y sobre el caso en concreto, se evidencia la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "EL SENSATION", pues entró al puerto de San Andrés sin estar autorizada para ello.

Ahora bien, respecto a la legitimidad de la arribada forzosa de la motonave "EL SENSATION" al puerto de San Andrés, es pertinente analizar las siguientes pruebas:

- En declaración rendida por el Capitán de la motonave "EL SENSATION" señor JUAN HOWARD DAVIS, relató los hechos de la siguiente manera:

"Ese día salimos de San Andrés para Providencia, como a las horas de navegación, nos dimos cuenta que teníamos agua en el cuarto de máquinas de babor, por no saber exactamente por donde entraba, pensábamos que era el sello del eje y nos devolvimos. Después hablamos con Guardacostas y nos esperó en la boya de mar, entraron con nosotros hasta el frente del muelle de la casa de la cultura donde fondeamos, nos bajó la gente y después de achicar el barco totalmente, nos dimos cuenta que estaba por el codo de enfriamiento del motor, pues en ningún tiempo el barco estaba en peligro, como para hundirse, simplemente lo achicamos con balde, porque la bomba de enfriamiento estaba generando más agua que la que se podía sacar. El barco vino seguro porque no estaba ladeado y venía con el cupo completo. Después de achicarlo nos dimos cuenta que era el codo de enfriamiento" (cursiva, fuera de texto).

102

En relación con la última vez que se le realizó mantenimiento a la nave, dijo: *"Se hace mantenimiento periódico, pero por esas cosas que se suceden, uno puede hasta poner uno nuevo y se rompe, su mantenimiento se hace en todos los viajes antes de salir"* (cursiva fuera de texto).

Sobre la razón por la que ocurrió el siniestro, consideró: *"Eso sería difícil de decir, son cosas que suceden simplemente, como uno camina y se cae y se rompe la pierna"* (cursiva fuera de texto).

- En declaración rendida por el señor GUILLERMO LONDOÑO, en calidad de suplente de la empresa Propietaria de la motonave "EL SENSATION" quien relató los hechos de la siguiente manera: *"En adición a lo que ya detalló el capitán Howard, primero, como lo pudo verificar el ingeniero Puello, la manguera que presentaba la ruptura, estaba casi nueva, se desconoce el hecho de que hubiera sido tan rápido este problema y segundo, como menciona el capitán Howard, se hace mantenimiento todos los días en las noches y los días martes, jueves y sábado que la motonave no opera, se hace un mantenimiento extenso especialmente el día sábado donde se hace revisión extensa de los cuartos de máquinas y la operación completa de la embarcación, porque la seguridad para la compañía por el transporte de pasajeros es fundamental, así como la continuidad de la operación y poder prestar el servicio en una forma regular entre San Andrés y Providencia que exige unos altos estándares en todo el manejo preventivo de la embarcación"* (cursiva fuera de texto).

Sobre las razones por las que considera que se presentó el siniestro, informó: *"Como le mencionaba la manguera no tenía mucho uso, como lo pudo verificar el inspector Puello, entonces no conocemos si haya sido una alta presión, porque son mangueras que están fabricadas precisamente para poder hacer un buen desempeño como codo de enfriamiento"* (cursiva fuera de texto).

De lo declarado por el Capitán y Armador de la motonave "EL SENSATION" se concluye que horas después del zarpe de la nave hacia el puerto de Providencia les tocó devolverse porque detectaron agua en el cuarto de máquinas de babor, posteriormente se dieron cuenta que el daño fue en el codo de enfriamiento del motor, así mismo, que se realizan mantenimientos frecuentemente todos los viajes antes de salir y que los días sábado se realiza una revisión extensa de los cuartos de máquina y la operación completa de la nave y que la manguera que se rompió estaba casi nueva.

De lo anterior se puede colegir que, las circunstancias que rodearon la mencionada arribada forzosa se encuadran en situaciones inesperadas (*caso fortuito o fuera mayor*), por cuanto fueron imprevisibles e irresistibles para el Capitán de la citada nave, toda vez que no se podía prever que a pesar de los mantenimientos preventivos realizados a la nave se presentara la rotura de la manguera del sistema de refrigeración del motor del costado de babor y como consecuencia al ingresarle agua a la nave se obligaran a no cumplir su ruta hasta el puerto de Providencia viéndose en la necesidad de retornar a San Andrés para reparar las novedades presentadas, lo que la hace a esta circunstancia desde todo punto de vista imprevisible.

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...."

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

1/20

Respecto de la primera de esas exigencias, considero 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).

Conforme 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 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 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 (...)*". Por esta razón le correspondía al Capitán de la nave tipo "EL SENSATION", desvirtuar dicha presunción probando la ocurrencia de un caso fortuito inevitable, circunstancia que se demostró con las pruebas recaudadas en el proceso, razón por la que se procederá a respaldar en tal sentido lo decidido por el Capitán de Puerto de San Andrés.

Así mismo, de lo probado en el expediente no obra constancia de vulneración a la normatividad marítima colombiana, ni existen parámetros que permitan realizar un avalúo de los daños causados como consecuencia del siniestro marítimo.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en su integridad la decisión del 21 de enero de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés, con fundamento en los argumentos expuestos en la parte considerativa de este proveído.

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

ARTÍCULO 2. NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de San Andrés el contenido de la presente decisión a los señores JUAN HOWARD y Representante Legal de la Empresa CONOCEMOS NAVEGANDO, Capitán y Armador, respectivamente, de la motonave "EL SENSATION", 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 San Andrés, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4º.- REMITIR al Capitán de Puerto de San Andrés, para que una vez quede en firme, se allegue copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

12 JUL 2017



Contralmirante **PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ**
Director General Marítimo