

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

20 DIC 2016

Referencia: 24012013004
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 20 de junio de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "ORCA" de bandera de Venezuela, ocurrido el 2 de mayo de 2013, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante información suministrada por el Capitán de la motonave "MARIA PAULINA" la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa efectuada por la motonave "ORCA" de bandera de Venezuela, la cual llegó al citado puerto remolcada por la nave "MARIA PAULINA".
2. En consecuencia el mismo día 9 de mayo de 2013, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar 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 Puerto Bolívar el día 20 de junio de 2016, profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró legítima la arribada forzosa efectuada por la motonave "ORCA" de bandera de Venezuela.

En igual sentido, declaró que no hubo violación a las normas de Marina Mercante y no se pronunció sobre avalúo de daños causados como consecuencia del siniestro marítimo.

4. Al no interponerse recurso de apelación contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar 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 Ingeniero Naval ALFREDO ORCASITAS CURVELO, Perito Marítimo (folios 16 al 20), concluyó lo siguiente:

Circunstancias en que se produjo el arribo forzoso: La nave zarpó desde Puerto Nuevo el 1 de mayo de 2013 a las 11:35 horas con destino a Barcadera Aruba. A las 12:15 horas pasa por la boya de mar. A las 15:15 horas se observa un incremento en la temperatura del agua de refrigeración del motor por encima de la temperatura de operación de 60-65 grados centígrados, hasta alcanzar los 75 grados centígrados, se produce rotura de la manguera de la línea de entrada del serpentín de enfriamiento de agua de refrigeración del motor. El maquinista sube al puente de gobierno y le solicita al Capitán que reduzca la velocidad. Como consecuencia del recalentamiento del motor el maquinista procede para parar máquina y la embarcación queda a la deriva en la posición Latitud 12° 29' Norte y Longitud 71° 44' West. El Capitán Lorenzo Bermúdez reporta la condición al Armador de la embarcación señor Joaquín Iguarán. Una embarcación que pasó muy retirado del "ORCA" le solicitó ayuda pero no escuchó el llamado. El día 2 de mayo de 2013 llamé a la embarcación "ISLA TABOGA" pero respondió que iba al rescate de otra embarcación que el Capitán divisó a lo lejos y le respondió el Capitán de la M.N "ISLA PAULINA" que iba con destino a Aruba. El remolque se inició a las 17:05 horas de mayo 2/2013 desde la posición Latitud 12°24' Norte y Longitud 71° 56' West hasta el sitio de fondeo en la Bahía de Portete donde terminó la maniobra de remolque a las 20:20 horas del mismo día 2 de mayo de 2013.

Descripción de los daños: Los daños en el motor principal tienen su causa en la anomalía presentada por la rotura de la manguera de la línea de su entrada de agua de refrigeración del motor.

Se debieron cambiar los empaques de la culata tanto de babor como de estribor. El incremento de la temperatura del agua de refrigeración fue registrada por el termómetro de agua de refrigeración (75 grados centígrados).

Conducta técnica de las persona involucradas: La conducta técnica del Capitán y del Maquinista fue acertada al recordar primero separar la máquina principal y aceptar al segundo se parara para no poner en riesgo el motor principal y proceder a su separación definitiva en Puerto Nuevo.

Avalúo de los daños: \$240.000 por las reparaciones de las empaquetaduras de culata para motor.

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 Puerto Bolívar 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 Puerto Bolívar, 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 "ORCA" de bandera de Venezuela, ocurrida el día 2 de mayo de 2013, cuando zarpó desde Puerto Nuevo - Guajira con destino a Barcadera Aruba. 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 "ORCA" al puerto de Puerto Bolívar, debido a que este se presentó por un evento de fuerza mayor y se tomaron las medidas necesarias para evitar que ocurriera un daño mayor.

Conforme lo anterior, es pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

El artículo 1540 del Código de Comercio, define la arribada forzosa como:

"Llámesese 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 "ORCA", pues entró al puerto de Puerto Bolívar sin estar autorizada para ello.

Ahora bien, respecto a la legitimidad de la arribada forzosa de la motonave "ORCA" al puerto de Puerto Bolívar, es pertinente analizar las siguientes pruebas:

- En declaración rendida por el señor LORENZO BERMUDEZ IGUARÁN, en calidad de Capitán de la motonave "ORCA", quien relató los hechos de la siguiente manera:

"Salí de zona de fondeo a las 11:35 sin novedad, reportándome al funcionario de la Capitanía de Puerto y a las 12.35 PM boya de mar, con rumbo 40 y a las 15:15 ocurrió la novedad, que el maquinista subió al puente y me dijo que rebaje, rebaje porque se había reventado una manguera de la bomba de enfriamiento, al decirme que esperaríamos a que se enfriara la máquina, quedamos a la ronza (se refiere a la merced del mar), y de ahí se nos hizo la noche esperando, hasta el día siguiente que la motonave isla taboga pasó en la mañana respondiéndome que iban a rescatar otra motonave, y a lo lejos vi otra motonave que iba rumbo a Aruba, la cual me comuniqué por el canal 16, respondiéndome al Capitán de la motonave "MARIA PAULINA", le comenté lo que había sucedido y él me dijo que iba a llamar al Armador, al llamarlo me respondió que sí que lo rescatara, y llegó al punto donde estaba yo, hicimos la maniobra para que nos remolcara a destino a Puerto Nuevo, más o menos a las 18:20 de la noche, llegamos a la zona de fondeo de Puerto Nuevo, y al día siguiente en la mañana el maquinista revisó lo sucedido y me responde que hubo un recalentamiento de empaque de culata del lado derecho del motor y allí le informé al armador que era empaque de culata" (cursiva fuera de texto)

Acerca de la última vez que le hicieron mantenimiento al propulsor del motor de la nave, dijo: "Hace como dos años" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto)

Sobre los tipos de mantenimientos preventivos y los registros de estos del propulsor de la nave, informó: "El maquinista es quien controla la maquinaria y se registra en la bitácora" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto)

- En declaración rendida por el señor CARLOS BORREGO RODRÍGUEZ, en calidad de Maquinista de la motonave "ORCA", relató los hechos de la siguiente manera: *"Yo estaba de guardia y miro un humito y digo esta máquina no vota humo y observo que la temperatura esta alta, de una vez corro y le digo al capitán que baje máquinas, entonces cuando rebaja máquinas le digo al capitán que hay que revisar los motores. Esperé que bajara la temperatura y cuando bajó volví a prender el motor y le eché agua y veo que el agua no sostiene, entonces vuelvo y la apago, reviso el aceite y veo que en el cárter se encuentra agua. Entonces quito la lumbrera y veo que en la parte derecha de la culata, encuentro agua en la lumbrera. Le informé al capitán que no podíamos hacer nada, que tenían que remolcarnos porque la empaquetadura de culata se había quemado. Allí esperamos a que nos remolcaran, ya se nos había venido la noche encima cuando nos pusimos a hacer todo eso" (cursiva fuera de texto).*

Sobre cuándo fue la última vez que le hicieron mantenimiento a la máquina de la nave, dijo: "Que yo sepa así, no le sé decir, estando yo a bordo, se calibraron las válvulas" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Acerca de los tipos de mantenimientos preventivos y los registros de estos sobre el propulsor de la nave, informó: "El mantenimiento que se le hizo fue el de la válvula y cada tres viajes se le hace mantenimiento de aceite y de combustible de los filtros y se destapan las válvulas para lavarlas, lo que se dice hacerle rutina al motor. Se le destapa también la lumbrera para ver cómo está de carbón. Si está sucio se limpia" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto)

De lo anterior se puede colegir que, las circunstancias que rodearon la mencionada arribada forzosa no se encuadran en situaciones inesperadas (caso fortuito o fuera mayor), por cuanto fueron previsibles y completamente resistibles para el Capitán de la citada nave, toda vez que se podía prever que ante la falta de mantenimiento de la máquina principal esta fallara, al

recalentarse los motores y en consecuencia se quemara la empaquetadura quedándose sin gobierno, por lo que tuvieron que ser remolcados hasta el Puerto Nuevo, sitio donde conforme lo informado por el Perito (folios 16 al 20) se repararon los daños del motor principal, es decir, se cambiaron las dos empaquetaduras de culata para el motor, lo que la hace a esta circunstancia desde todo punto de vista previsible.

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).

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 no constituyen un caso fortuito inevitable, razón por la que este Despacho no comparte la decisión del fallador de primera instancia, y en su lugar se procederá a modificar los artículos primero y segundo de la sentencia consultada, en el sentido de declarar la responsabilidad por la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa que corresponde al Capitán de la nave "ORCA" de bandera venezolana, ante la falta de los respectivos mantenimientos de la motonave.

Así mismo, de lo probado en el expediente se evidencia la vulneración a algunas normas de Marina Mercante colombiana, tal como lo es la contenida en el artículo 1541 del Código de

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.

14

Comercio, sin embargo, teniendo en cuenta el contenido del artículo 52 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo han transcurrido más de tres años de la ocurrencia de los hechos, por lo que habiendo acaecido el fenómeno de la caducidad, existe imposibilidad jurídica para el Despacho de sancionar al responsable de la citada vulneración, no obstante, se modificará el artículo tercero de la decisión objeto de consulta a fin de aclarar lo pertinente.

Finalmente, teniendo en cuenta que conforme lo contenido en el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, en este tipo de decisiones se debe realizar el avalúo de los daños causados como consecuencia del siniestro marítimo, este Despacho se permite fijar los mismos en el valor de doscientos cuarenta mil pesos m/cte. (\$240.000), valor que se encuentra contenido en el informe rendido por el Perito ALFREDO ORCASITAS CURVELO, y que corresponde a los dineros pagados por la reparación de la máquina principal.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR el artículo primero de la decisión emitida el 20 de junio de 2016 por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, con fundamento en los argumentos expuestos en la parte considerativa de este proveído, el cual quedará así:

"DECLARAR ilegítima la arribada forzosa de la motonave "ORCA" de bandera de Venezuela a Puerto Nuevo acaecida el día 2 de mayo de 2013, conforme la parte motiva de la presente providencia."

ARTÍCULO 2°.- MODIFICAR el artículo segundo de la decisión emitida el 20 de junio de 2016 por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, con fundamento en los argumentos expuestos en la parte considerativa de este proveído, el cual quedará así:

"DECLARAR responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de la arribada forzosa de la motonave "ORCA" de bandera de Venezuela a Puerto Nuevo acaecida el día 2 de mayo de 2013, al señor LORENZO BERMÚDEZ IGUARÁN, en calidad de Capitán de la citada nave, conforme la parte motiva de la presente providencia."

ARTÍCULO 3°.- MODIFICAR el artículo tercero de la decisión emitida el 20 de junio de 2016 por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, con fundamento en los argumentos expuestos en la parte considerativa de este proveído, el cual quedará así:

"DECLARAR responsable al señor al señor LORENZO BERMÚDEZ IGUARÁN, en calidad de Capitán de la motonave "ORCA" de bandera de Venezuela, por violación a las normas de Marina Mercante, conforme la parte motiva de la presente providencia."

ARTÍCULO 4°.- ADICIONAR un artículo a la decisión emitida el 20 de junio de 2016 por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, con fundamento en los argumentos expuestos en la parte considerativa de este proveído, el cual quedará así:

13

45.

ARTÍCULO 5°.-NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar el contenido de la presente decisión a los señores LORENZO BERMÚDEZ IGUARÁN, en calidad de Capitán de la motonave "ORCA", así como a su Propietario, Armador y Agente Marítimo, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 6°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 7°.- REMITIR al Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, 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.

2013 OCT 10 10:43



Vicealmirante **PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ**
Director General Marítimo