

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 21 ABR 2017

Referencia: 18012013012

Investigación: Jurisdiccional por siniestro marítimo arribada forzosa - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 24 de diciembre de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Turbo dentro de la investigación por el siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "LA MANUELA" de bandera de Panamá, por los hechos ocurridos el día 10 de julio de 2013, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta del 11 de julio de 2013, suscrita por el señor ADOLFO SANTANDER DÍAZ, en calidad de Capitán de la motonave "LA MANUELA" el Capitán de Puerto de Turbo tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la citada nave el día 10 de julio de 2013.
2. En virtud de lo anterior, el día 12 de julio de 2013 el Capitán de Puerto de Turbo decretó la apertura de investigación por la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "LA MANUELA", 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 día 24 de diciembre de 2013 el Capitán de Puerto de Turbo emitió decisión en primera instancia, a través de la cual exoneró de responsabilidad en la ocurrencia del siniestro a los señores ADOLFO SANTANDER y NÉSTOR AUGUSTO MESA AGUDELO, en calidad de Capitán y Armador de la motonave "LA MANUELA".

Así mismo, declaró que el señor ADOLFO SANTANDER, Capitán de la citada nave, no fue responsable por violación a Normas de Marina Mercante.

4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto Turbo remitió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme lo establece el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

(w)

18012013012

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

De acuerdo con el informe rendido por el Perito ALBERTO GÓMEZ (folios 43-44), las causas que rodearon el arribo forzoso de la motonave "LA MANUELA" fueron:

Causa de la inspección: Inspección seguimiento por fallas en el equipo hidráulico de timón.

Origen de la falla: Daño por corto entre bobinas del motor eléctrico del sistema hidráulico de timón.

Acciones complementarias:

- 1. Se instaló un contactor en concordancia con el tamaño del motor eléctrico, quedando este protegido por sobrecargas o bajos voltajes.*
- 2. Se efectuaron pruebas en vacío y a plena carga. El sistema ya funciona correctamente.*

Conclusiones: El Buque reparo satisfactoriamente la falla que dio origen a su arribada forzosa" (sic), (cursiva fuera de texto).

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Conforme a lo anteriormente descrito, este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos procesales y sustanciales que dieron mérito al Capitán de Puerto de Turbo para proferir decisión de primera instancia, a su vez hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta.

En cuanto a los aspectos procesales que figuran en la investigación, es menester expresar por parte del despacho, el cumplimiento integral en lo que respecta a las etapas de la investigación surtidas al interior de la primera instancia, esto es, aquellas adelantadas por el Capitán de Puerto de Turbo. Sobre el asunto, nótese que éstas fueron efectuadas en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

1. 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"

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, negrilla y subraya fuera de texto).*

De lo anterior y sobre el caso en concreto, se comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "LA MANUELA" de bandera de Panamá, ocurrida el día 10 de julio de 2013, cuando la nave se desplazaba desde el puerto de Turbo, hasta el puerto de Cristóbal - Panamá. (Art. 26 Decreto Ley 2324 de 1984).

2. Ahora bien, se observa que la decisión de primera instancia exoneró de responsabilidad por la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "LA MANUELA" a su Capitán y Armador los señores ADOLFO SANTANDER y NÉSTOR AUGUSTO MESA AGUDELO, sin que antes se pronunciara sobre la legitimidad o ilegitimidad del siniestro, para lo cual es necesario analizar la siguientes pruebas obrantes en el expediente:

- Mediante acta de protesta del 11 de julio de 2013, el señor ADOLFO SANTANDER DÍAZ, Capitán de la motonave "LA MANUELA", informó lo siguiente: "(...) zarpamos el día 10 de julio de 2013, a las 09:20 Horas del puerto de Turbo Antioquia, con documento de zarpe expedido por la Capitanía de Puerto de Turbo para el día 9 de julio a las 17:00 horas, con destino a Cristóbal Panamá, en lastre, el tiempo para navegar se encontraba en buenas condiciones, la nave no presentaba ninguna novedad respecto a la maquinaria y sus equipos, me dispuse a marcar rumbo Norte Cabo Tiburón, navegamos sin ninguna novedad hasta la población de Sapzurro Chocó, el maquinista reportó calentamiento del generador del timón ya que no daba respuesta al mando de manera normal, con el objeto de proceder a revisar el sistema de timón decidí regresarnos nuevamente al puerto de Turbo para verificar el timón y el sistema eléctrico del mismo" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

De la declaración anterior se extracta, que se reportó un calentamiento en el generador del timón pues no daba respuesta al mando de manera normal y que regresaron a Turbo para verificar el timón y el sistema eléctrico.

- En declaración rendida por el señor ADOLFO SANTANDER DÍAZ PEÑA, Capitán de la nave investigada, sobre los hechos que dieron origen a la arribada forzosa, dijo:

"A la altura del municipio de Acandí íbamos navegando el timón yo noté que se puso duro, yo llamé al ingeniero de máquinas y me dijo que le rebajara a la máquina porque el motor se estaba calentando, ahí él miró y tomamos las medidas de precaución, bajamos los tacos de la energía, bajamos la máquina, él me dijo que le diera pero nuevamente se calentó el motor, y tomé la decisión de regresarnos porque ahí no había forma de que arreglaran el problema" (cursiva fuera de texto).

- En relación con cada cuanto tiempo le hacen mantenimiento al timón, informó: "Cada que llegamos a Panamá hay un ingeniero que le hace mantenimiento a todas las partes del barco, en todos los viajes" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Se le preguntó si lleva registro de los mantenimientos, a lo que dijo: "Si" (cursiva fuera de texto).

Se le solicitó si podía allegar constancia o certificación de los mantenimientos, a lo que manifestó: "Si" (cursiva fuera de texto).

De la anterior declaración se concluye, que se produjo un calentamiento del motor y por ello se tomó la decisión de regresar a Turbo, así mismo, que los mantenimientos de la nave se realizan cada que van a Panamá y se comprometió a aportar los certificados de estos con posterioridad a la diligencia.

- En declaración rendida por el señor JOSE DUQUEIRO AGUDELO AGUDELO, Maquinista de la nave investigada, en relación con los hechos, relató: "(...) antes de zarpar rumbo a Panamá revisé todo lo que me corresponde a mí en el cuarto de máquinas, todo estaba normal, el capitán me pregunta podemos salir yo le dije que sí, todo está bien, a la altura de Acandí, se nos presente el inconveniente el capitán me informa, de que el timón se estaba poniendo duro, yo le revise el cuarto de máquinas, le dije capitán tenemos el generador se nos ha recalentado, le pedí el permiso al capitán para apagar el generador siquiera una hora para observar el capitán me dijo que sí que podíamos hacerlo después de una hora volvimos a prender el generador volvió y se recalentó, yo le dije al capitán el generador se recalentó él me dijo que si nos podíamos devolver yo le dije que sí, yo le pedí el favor al capitán de que me prestara un marino, para que estuviéramos pendiente de la guardia los dos con cada uno de los extintores, el marino y mi persona hicimos la guardia hasta que llegamos a turbo, allí llegamos a turbo revisamos todo el generador se recalentó demasiado, para poder llegar al destino sin novedad" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Acerca de que si él realiza algún tipo de mantenimiento a este equipo, dijo: "No, yo le informo al electrónico para que le haga mantenimiento cada 15 o 20 días" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Sobre cada cuanto se realiza mantenimiento, dijo: "Cada vez que vamos a salir en Panamá y aquí" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

De la declaración anterior se extracta, que se realizó verificación pre zarpe en el cuarto de máquinas y todo estaba normal, a la altura de Acandí el Capitán avisó que el timón se estaba poniendo duro y al revisar el cuarto de máquinas se evidenció un recalentamiento del generador, se intentó realizar pruebas pero se calentó nuevamente razón por la que se devolvieron a Turbo.

En igual sentido indicó, que él le informa al eléctrico para que haga mantenimiento cada 15 o 20 días, el cual se realiza cada vez que van a salir de Panamá o en el puerto de Turbo.

- En declaración rendida por el señor NESTOR AUGUSTO MESA AGUDELO, en calidad de Armador de la motonave "LA MANUELA", en la que sobre la periodicidad con la que se realizan los mantenimientos, dijo: "Si, en todos los viajes al arribo de la motonave en la ciudad de"

Colón en Panamá es objeto una revisión la cual tiene que ver con fugas de aceite, elevaciones de temperatura, de forzamiento de los equipos y cada cinco viajes cubriendo la ruta Panamá - Turbo y viceversa se entra a una revisión más profunda como es el mirar detalladamente cada una de las piezas que lo componen, entre ellos motores y demás equipos de navegación" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

De la declaración rendida por el Armador de la motonave "LA MANUELA" se concluye que cada vez que la nave arriba a la ciudad de Colón - Panamá, se revisa para ver si tiene fugas de aceite, elevaciones de temperatura, forzamiento de equipos y cada cinco viajes cubriendo la ruta Panamá - Turbo se entra en una revisión más profunda mirando detalladamente cada una de las piezas que la componen, entre ellos los motores y demás equipos de navegación.

De lo anterior se puede inferir 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 motonave "LA MANUELA", pues no podía prever que se presentara un recalentamiento en el generador y se hiciera necesario regresar a Turbo para repararlo, máxime, cuando la nave contaba con todos los mantenimientos respectivos, lo que 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....,

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 por 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

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

configurado cuando, de cara al suceso pertinente no pueda o pudo evitar, ni eludir sus efectos² (...)" (subraya y cursiva del Despacho).

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 "LA MANUELA", 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 confirmar en su integridad el fallo recurrido.

3. Ahora bien, en relación con el avalúo de los daños, se puede evidenciar que no obra dentro del expediente de la referencia prueba en la cual se relacione el valor de los daños ocasionados con el siniestro.

Sin embargo, y atendiendo a que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, y de citar a las partes, por cuanto se debe proferir una decisión de plano, en virtud de la naturaleza del siniestro y de que no obran en el proceso pruebas que permitan hacer el respectivo avalúo, este Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

4. Finalmente, conforme lo establece el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, dentro de las investigaciones por siniestro marítimo se debe imponer las sanciones o multas que fueren del caso si se comprobaren violaciones a las normas o reglamentos que regulen la actividad marítima, conforme las pruebas obrantes en el expediente se demuestra la vulneración de algunas normas de Marina Mercante por parte del Capitán de la motonave "LA MANUELA", tal como es la prohibición contemplada en el numeral 7 del artículo 1502 del Código de Comercio, que le prohíbe al Capitán entrar a un Puerto distinto al autorizado en el zarpe.

Sin embargo, teniendo en cuenta que a la fecha de estudio del asunto existe imposibilidad de sancionar, toda vez, que han transcurrido más de tres años desde la ocurrencia del hecho, el Despacho procederá a confirmar en su integridad la decisión consultada.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en su integridad la decisión emitida el 24 de diciembre de 2013, por el Capitán de Puerto de Turbo, de conformidad con lo expuesto en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Turbo el contenido de la presente decisión a el señor ADOLFO SANTANDER DÍAZ, identificado con

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

102


cedula de ciudadanía No 73.083.174 expedida en Cartagena, en calidad de Capitán de la M/N "LA MANUELA", al representante legal de la Agencia Marítima OCEANÍA, Agente Marítimo de la citada motonave, y demás partes interesadas, en cumplimiento a lo establecido en los artículos 46 del Decreto ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 3°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Turbo, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto

ARTÍCULO 4°.- REMITIR al Capitán de Puerto de Turbo, 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.

21 ABR 2017.


Contraalmirante PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ
Director General Marítimo