

34

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 21 ABR 2017

Referencia: 14012011010
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 28 de septiembre de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "MANTARRAYA" de bandera de México, identificada con la matrícula No. 040117802F3, ocurrido el 15 de abril de 2011, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta del 9 de abril de 2011, suscrita por el señor DANIEL DAVID VIZCAYA BAEZA, en calidad de Capitán de la motonave "MANTARRAYA" de bandera de México, el Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento del arribó forzoso de la citada nave con la intención de reaprovisionarse de agua y combustible.
2. En consecuencia de lo anterior, el día 19 de abril de 2011, el Capitán de Puerto de Santa Marta 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 Santa Marta el día 28 de septiembre de 2012, profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa al señor DANIEL DAVID VIZCAYA BAEZA, en calidad de Capitán de la motonave "MANTARRAYA".

En igual sentido, se abstuvo de pronunciarse sobre el avalúo de los daños causados como consecuencia del siniestro marítimo.

Así mismo, declaró responsable al señor DANIEL DAVID VIZCAYA BAEZA, por violación a las normas de Marina Mercante y en consecuencia le impuso a título de sanción multa de tres (3) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de un millón setecientos mil cien pesos m/cte. (\$1.700.100), pagaderos en forma solidaria con la Agencia Marítima TRANSMARES S.A.S.

/6501
2

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

En informe rendido por el Perito IGOR ARELLANO LACHARME (folios 39 al 46), se concluyó lo siguiente:

"Diario de Puente: Fue verificado, las anotaciones se hacen en bolígrafo y en español, donde se relacionan que las condiciones del viento y el mar eran fuertes, acuerdo reporte meteorológico emitido por el CIOH, el viento presenta fuerza 6 de escala Beaufort. Donde en el más se comienzan a formarse fuerte oleaje, crestas rompientes, espumas, aumentan las rociaciones (Conjunto de gotitas de agua arrancados por el viento de la superficie del Mar. La condición del mar es: Mar Gruesa).

Zarpe: La motonave zarpó del puerto de Palermo en Barranquilla el 104 de abril de 2011, con rumbo puerto Cruz en Venezuela, arribó al puerto de Santa Marta con el fin de aprovisionarse de víveres y combustible.

Acuerdo a información dada por el Capitán de la motonave, las condiciones meteorológicas que presenta el mar Caribe y realizando cálculo de consumo el combustible de a bordo no le permite llegar al puerto de destino. Con esta información el Capitán informa que por instrucciones del armador llegará al puerto de Santa Marta a aprovisionarse.

Inspección: (...) en el puerto de Palermo recibieron 16000 litros. Los datos de combustible y agua al momento del zarpe del puerto de Barranquilla, instalación portuaria de Palermo fueron:

Diésel Oíl. Existencia 14/04/2011 a las 24:00 Horas es de 23500 litros.

Consumido: 3600 litros.

Agua. Existencia 14/04/2011 a las 24:00 Horas es de 10500 litros.

Consumido: 1500 litros.

Registro de combustible y agua 15 de abril:

Diésel Oíl: Existencia 15/04/2011 a las 24:00 Horas es de 22100 litros.

Consumido a 11:00 horas fue: 1400 litros

Agua. Existencia 15/04/2011 a las 24:00 Horas es de 1000 litros.

Consumido a 11:00 horas fue 500 litros.

102

Diésel Óil: Existencia 15/04/2011 a las 24:00 Horas es de 22100 litros.

Consumido a 11:00 horas fue: 1400 litros

Agua. Existencia 15/04/2011 a las 24:00 Horas es de 1000 litros.

Consumido a 11:00 horas fue 500 litros.

El día 16 de abril recibo 3000 litros de agua potable.

El día 18 de abril recibo 1200 litros de Diésel Marine.

La distancia entre el puerto de Barranquilla hasta puerto de cruz en Venezuela es de 813 millas y el consumo de máquinas propulsoras a 1500 rpm y con buenas condiciones de mar es de 132 litros hora, los generadores consumen a plena carga 9 litros por hora.

La ruta establecida por la motonave fue la siguiente:

Ciudad del Carmen – Progreso. 120 millas.

Progreso – Ceiba: 720 millas, toma combustible.

Ceiba – Barranquilla: 813 millas, toma combustible.

Barranquilla – Santa Marta: 047 millas.

Pormenores del suceso: (...) la capacidad total de combustible de la motonave es de 34000 litros distribuidos así:

Tanques de combustible: 24000 litros

Tanques de reserva en popa: 10000 litros.

Pormenores sobre el funcionamiento del equipo de navegación: todos los equipos de navegación funcionan correctamente, a bordo se encontraron cartas de navegación colombianas, las encontradas se encontraron desactualizadas desde el 2002.

Conclusiones:

La motonave no se aprovisionó completamente en el puerto de Barranquilla, solo tomaron combustible para llegar hasta el próximo puerto, teniendo la capacidad de recibir 10000 litros y almacenados en los tanques que tienen en la cubierta para ese fin.

Las condiciones meteorológicas durante la travesía eran desfavorables y exigían más potencia a las máquinas aumentando el consumo de combustible" (cursiva, negrilla y subraya fuera de 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 de 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.

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 "MANTARRAYA" al puerto de Santa Marta, ocurrida el día 15 de abril de 2011, cuando zarpó desde el puerto de Palermo en Barranquilla, hasta el puerto de Cruz - Venezuela. 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 la responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo al señor DANIEL DAVID VIZCAYA BAEZA, en calidad de Capitán de la motonave "MANTARRAYA", debido a que no se demostró la presunción legal de culpa que pesa sobre él capaz de exonerarlo de responsabilidad.

Conforme lo anterior, es pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

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

"Llámenese 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 "MANTARRAYA", pues entró al puerto de Santa Marta sin estar autorizada para ello.

Ahora bien, se observa que la decisión de primera instancia declaró la responsabilidad del Capitán de la motonave "MANTARRAYA" es necesario citar algunos apartes de la declaración rendida por el Capitán de la nave, señor DANIEL DAVID BAEZA VIZCAYA, en la que relató los hechos ocurridos, de la siguiente manera:

"Nosotros zarpamos desde el puerto de Barranquilla con tránsito hasta el puerto de Cruz Venezuela, esta es una pequeña embarcación menor, no considerábamos los cambios de oleaje que hay aquí y que son muy fuertes para la embarcación lo que produce un largo canino y que yo como capitán considero que el suministro de diésel y alimentos que se tienen a bordo no van a ser los necesarios para llegar al puerto de Veracruz en Venezuela, por lo que me comunico con tierra en México a través de un satelital que llevamos a bordo a informar que vamos a dar hacia boga que es lo que se considera el arribo para que las autoridades correspondientes tramitaran el arribo al puerto de Santa Marta que era el más cercano al momento, ratificamos que el arribo forzoso fue únicamente para reabastecernos de víveres, diésel y agua, no fue otro el motivo" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

100

96

Acerca de la cantidad de combustible con la que zarpó; dijo: *"Aproximadamente con 12 mil litros"* (cursiva fuera de texto).

Sobre la capacidad máxima de la nave y el consumo de máquinas en operación, indicó: *"El consumo de máquinas son de 3000 litros días y el total de la capacidad de combustible son de 20 mil"* (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

En relación con cuál era su plan de viaje, afirmó: *"Desde que zarpanos teníamos planeado llegar a punto Guira Venezuela, haciendo escalas, el primer puerto fue Yucatán México, posteriormente Barranquilla, y luego Santa Marta por recalada forzosa para el reabastecimiento de víveres, en cubierta tengo 10 tanques de apoyo que actualmente los estoy llenando para la travesía, pero que no fueron llenados en Barranquilla"* (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Se le preguntó por la capacidad de los tanques de apoyo, a lo que dijo: *"Cada uno tiene la capacidad de mil litros y son 10"* (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Al preguntársele si los tanques de apoyo fueron llenados en Barranquilla, respondió: *"En Barranquilla llenamos 3 de esos 10 tanques de apoyo que llevamos a bordo, no llenamos los 7 que faltaban porque considerábamos que con eso que llevábamos, llegaríamos hasta el puerto de destino que era Puerto Cruz Venezuela"* (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Se le preguntó teniendo como base el consumo de combustible en 3 mil litros por día, cuál era el cálculo de velocidad promedio para el consumo, a lo que dijo: *"El factor principal fue el clima, reduje velocidad por consumo de combustible, al salir hice el cálculo de 16 nudos con mar en calma con un consumo de 3.000 mil a 3.500, y estábamos navegando 3 días y medio a 8 o 10 nudos, no recuerdo el dato del consumo de combustible, pero aproximadamente es de 4.000"* (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

De la anterior declaración queda claro, que la nave zarpó desde Barranquilla hasta el puerto de Cruz en Venezuela, teniendo que ingresar a Santa Marta pues ante las condiciones climáticas adversas no le fue suficiente el combustible y el agua para llegar a su destino, así mismo, que la capacidad máxima de consumo de máquinas es de 3.000 litros al día y el total de la capacidad es de 20.000.

Igualmente, que su plan de viaje fue Guira Venezuela, haciendo escalas en Yucatán México, Barranquilla y Santa Marta por recalada forzosa, en el mismo sentido, dijo que a bordo llevan 10 tanques de apoyo con capacidad de 1.000 litros cada uno, de los cuales fueron llenados sólo 3 en Barranquilla, los demás no se coparon por considerarse que suficiente para finalizar la singladura.

Finalmente, que sobre el cálculo de combustible por la velocidad promedio de consumo, dijo que normalmente con mar en calma el consumo es de 3.000 a 3.500 y que ante las condiciones adversas se consumió aproximadamente 4.000 litros por día.

12/11

Sobre las condiciones meteomarinas, para los días 14 y 15 de abril de 2011 expresó el Perito (folio 44):

“Día 14 de abril de 2011: Día: área sur oeste del Mar Caribe, el viento será de dirección noreste, con velocidades de 10 a 14 nudos (fuerza 3-4); la altura del oleaje oscilará entre 1,0 y 1,5 metros (marejada a fuerte marejada).

Para el suroeste del Mar Caribe viento de componente este con velocidades ente 9 y 14 nudos (fuerza 3-4), la altura de la ola oscilará entre 0,5 y 1,0 metros (marejadilla a marejada).

Noche: área suroeste del Mar Caribe, el viento será de dirección noreste, con intensidades de 13 a 17 nudos (fuerza 4-5), la altura del oleaje oscilará entre 0,5 y 1,0 metros (marejadilla a marejada).

Para el suroeste del Mar Caribe el viento de dirección este, con velocidades de 10 a 13 nudos (fuerza 3-4), la altura de la ola oscilará entre 0,5 y 1,0 metros (marejadilla a marejada).

Día 15 de abril de 2011: Área suroeste del Mar Caribe, el viento será de dirección noroeste, con velocidades de 14 a 18 nudos (fuerza 4-5); la altura del oleaje oscilará entre 1,5 y 2,0 metros (fuerte marejada).

Para el suroeste del Mar Caribe, el viento será de componente este con velocidades entre 11 y 14 nudos (fuerza 4), la altura de la ola oscilará entre 0,7 y 1,5 metros (marejada a fuerte marejada).

Noche: Área suroeste del Mar Caribe, el viento será de dirección noroeste con intensidades de 14 a 19 nudos (fuerza 5), la altura del oleaje oscilará entre 1,0 y 1,5 metros (marejada a fuerte marejada), se recomienda extremas las medidas de seguridad para el flujo de bañistas y tránsito de embarcaciones menores.

Para el suroeste del Mar Caribe el viento de dirección noroeste, con velocidades de 13 a 15 nudos (fuerza 4), la altura de la ola oscilará entre 1,0 y 1,5 metros (marejada a fuerte marejada)” (cursiva fuera de texto).

Lo anterior denota, que en el pronóstico de condiciones meteomarinas rendido por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe - CIOH, se contempló que para la fecha de la ocurrencia de los hechos investigados las condiciones meteorológicas serían de marejada a fuerte marejada, con vientos que oscilarían entre fuerza 4 y 5, lo que en términos de la escala de Beaufort equivale a vientos bonancible a fresquito.

Sin embargo es evidente, que para la singladura que realizaría la motonave “MANTARRAYA” entre Barranquilla y el puerto de Cruz - Venezuela se hizo un plan de viaje en el que se contemplaba ingresar a Santa Marta, tal como lo afirmó el Capitán de la nave en su declaración, lo anterior se soporta, en que sólo se tomó la cantidad de combustible necesaria para llegar al próximo puerto, debido a que a pesar que la nave podía llevar 10.000 litros en los tanques a bordo, decidió el jefe superior de la nave tan solo cargar 3.000 en Barranquilla, y ante las condiciones meteomarinas que exigían más potencia en las máquinas se aumentó el consumo de combustible.

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 resistibles para el Capitán de la citada nave, toda vez que se hubiere realizado la verificación de las condiciones meteomarinas y cargado la cantidad de combustible necesaria en Barranquilla para llegar hasta el puerto Cruz - Venezuela no habría sido necesaria la entrada de la motonave "MANTARRAYA" a Santa Marta, 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, 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 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 configurado cuando, de cara al suceso pertinente no pueda o pudo evitar, ni eludir sus efectos² (...)" (cursiva por 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 se procederá a modificar el artículo primero de la decisión consultada, en el sentido de que se declarará la responsabilidad del Capitán de la motonave "MANTARRAYA" de bandera de México, señor DANIEL DAVID VIZCAYA BAEZA, en la ocurrencia del siniestro marítimo.

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.

1609

3. Sobre el avalúo de los daños causados como consecuencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "MANTARRAYA", se puede evidenciar que no obra dentro del expediente de la referencia prueba en la cual se relacione el valor de éstos.

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.

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, las pruebas obrantes en el expediente denotan el incumplimiento del artículo 97 del Decreto Ley 2324 de 1984, relacionado con la obligatoriedad de obtener el documento de zarpe, el numeral 3 del artículo 1 de la Resolución 520 de 1999, sobre la necesidad de presentar los documentos pertinentes y los numerales 5 y 7 del artículo 1502 Código de Comercio, relativos a la prohibición para el Capitán de la nave de cambiar de ruta y entrar a un puerto distinto al autorizado en el zarpe, razón por la que se respaldará en tal sentido la decisión del *a quo*.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR el artículo primero de la decisión del 28 de septiembre de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en los argumentos expuestos en la parte considerativa de este proveído, el cual quedará así:

"DECLARAR ilegítima la arribada forzosa efectuada el día 15 de abril de 2011, por el señor DANIEL DAVID VIZCAYA BAEZA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 050937687 expedida en México, en su calidad de Capitán de la motonave "MANTARRAYA" de bandera de México, con fundamento en los argumentos expuestos en la parte considerativa de este proveído."

ARTÍCULO 2º.- CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión del 28 de septiembre de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en los argumentos expuestos en la parte considerativa de este proveído.

ARTÍCULO 3. NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido de la presente decisión a los señores DANIEL DAVID VIZCAYA BAEZA, Capitán de la motonave "MANTARRAYA", al Representante Legal de la Agencia Marítima TRANSMARES 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 4º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

105

Consulta Siniestro Marítimo Arribada Forzosa de la motonave "MANTARRAYA"
Radicado: 14012011010

98

ARTÍCULO 5º.- REMITIR al Capitán de Puerto de Santa Marta, 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



Contralmirante PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ
Director General Marítimo