

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 30 NOV 2016

Referencia: 14012013011
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 15 de octubre de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave tipo velero "SHAYELE" de bandera de Reino Unido, ocurrido el 31 de mayo de 2013, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta del 2 de junio de 2013, suscrita por el señor BRUCE HUFFINGTON BRITTON, en calidad de Capitán y Propietario de la motonave "SHAYELE" de bandera de Reino Unido, el Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento del arribó forzoso de la citada motonave.
2. En consecuencia de lo anterior, el día 5 de junio de 2013, el Capitán de Puerto de Santa Marta decretó la apertura de investigación por el presunto siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "SHAYELE" de bandera de Reino Unido, 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 15 de octubre de 2013, profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró legítima la arribada forzosa de la motonave "SHAYELE" de bandera de Reino Unido, así mismo, se abstuvo de fijar avalúo de daños por la ocurrencia del citado siniestro marítimo.
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 Marítimo LUIS ALFONSO TRUJILLO MALDONADO (folios 23 y 24), concluyó:

- *"Efectuó recorrido por todo el velero para evidenciar el estado de mantenimiento y maniobrabilidad de la motonave, el cual se observa un excelente estado de conservación del velero, sus velas tiene un buen, mantenimiento en sus cabos guías.*

- *Acuerdo a los análisis de los daños en el velero SHAYELE y teniendo en cuenta la situación meteorológica reinante en el área por donde navegaba el velero la decisión del señor Capitán fue la más correcta, teniendo en cuenta que no contaba con los elementos para efectuar reparaciones en alta mar y segundo arreglar con este mal tiempo ocasionaría una caída al mar de alguno de los tripulantes, lo cual generaría una nueva emergencia" (cursiva, negrilla, subrayas 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 "SHAYELE" al puerto de Santa Marta, ocurrida el día 31 de mayo de 2013, cuando la nave se desplazaba desde Santa Marta - Colombia, hasta 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 "SHAYELE" a cargo del Capitán de la nave señor BRUCE HUFFINGTON BRITTON, debido a que se probó el elemento exonerativo de responsabilidad de la 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"

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".

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

Ahora bien, sobre la exoneración de responsabilidad del Capitán y Propietario de la nave declarada por el fallador de primera instancia, se procederá a su análisis conforme las pruebas obrantes en el expediente, así:

En la declaración rendida por el señor BRUCE HUFFINGTON BRITTON, en calidad de Capitán y Propietario de la motonave "SHAYELE" (folios 13 al 15), relató los hechos de la siguiente manera:

"Zarpamos de aquí el día 31 de mayo con vientos y marea moderado, después de navegar todo el día viernes, al amanecer del sábado empezó fuertes mareas y ráfagas de viento, calculando yo las olas entre 11 y 15 pies y con ráfagas de viento entre 40 y 45 nudos, la cual aun con la ayuda del motor nos impidió avanzar. En 12 horas aproximadamente avanzamos cuatro millas y media, al mismo tiempo, en unas tres ocasiones se nos inundó la cubierta de agua de mar, entonces fue cuando tomé la decisión de regresar porque el viento había reventado los cabos de sustentación de las velas y rompió una parte de la baranda del lado de babor, las velas y una luz de navegación. A raíz de esto, tomé la decisión de salvaguardar la vida mía y la de mi compañero y la integridad de la embarcación, regresando al Puerto de Santa Marta."

Sobre cuándo fue la última vez que se le hizo mantenimiento a la motonave, indicó:

"Dos o tres días antes de zarpar, como es normal en un velero se revisan todos los medios de navegación pertinentes al caso, teniendo en cuenta esta norma, se hizo la revisión de todos los cabos y velas aparentando estos, están en condiciones de navegabilidad y en tal virtud se zarpó, pensando siempre en la seguridad de la embarcación y de sus tripulantes" (cursivas fuera del texto).

Ahora bien, consultado el pronóstico de las condiciones meteorológicas y oceanográficas emitido por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe - CIOH para el día 31 de mayo de 2013, determinó:

Un sistema de alta presión de 1020 milibares continúa posicionada sobre los 30°N con 50 hPa generando vientos fuertes de dirección este con velocidades entre 20 y 25 nudos (fuerza 5-6) sobre el centro del Mar Caribe.

La vaguada monzónica se extiende sobre los 9°N aproximadamente generando abundante convección y condiciones inestables sobre el sur del litoral Caribe colombiano.

Día: Área Noroeste del Mar Caribe, viento de dirección este con velocidades de 15 a 20 nudos (fuerza 4-5). La altura del oleaje oscilará entre 1.0 y 2.0 metros (marejada a fuerte marejada).

Área suroeste del Mar Caribe, viento de componente este con velocidades de 15 a 20 nudos (fuerza 4-5). La altura del oleaje será de 1.5 a 2.0 metros (fuerte marejada). Lluvias ligeras.

Al noreste del Mar Caribe, viento de dirección este con velocidades de 15 a 20 nudos (fuerza 4-5). La altura del oleaje oscilará entre 1.5 y 2.0 metros (fuerte marejada).

Al sureste del Mar Caribe, viento de dirección este con velocidad de 15 a 20 nudos (fuerza 4-5).

La altura del oleaje será de 1.0 a 2.0 metros (marejada a fuerte marejada)" (cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto).

De lo anterior se puede colegir, que las condiciones meteomarinas pronosticadas por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe para la fecha de los hechos eran entre flojo (Brisa ligera) a Bonancible (Brisa moderada), encontrándose entre 3 y 4 en la escala de beaufort, sin embargo, teniendo en cuenta que el motonave "SHAYELE" es un velero y ante la rotura de la vela y de los cabos guías los cuales conforme la inspección realizada por el perito LUIS ALFONSO TRUJILLO MALDONADO y lo declarado por el Capitán y Propietario de la nave señor BRUCE HUFFINGTON BRITTON, se encontraban en buen estado de mantenimiento y conservación

Así las cosas, el Despacho concluye en grado de certeza que las circunstancias que rodearon la mencionada arribada forzosa se encuadran en situaciones inesperadas (*caso fortuito o fuerza mayor*), por cuanto no fueron previsibles e irresistibles para el Capitán y Propietario de la citada nave, toda vez, que como lo indicó el arribar el puerto de Santa Marta obedeció a un daño imprevisible y en aras de salvaguardar la seguridad de la vida humana en el mar.

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

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

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 (...) (cursivas del Despacho).

Respecto 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 supuesto legal se encontrará configurado cuando, de cara al suceso pertinente no pueda o pudo evitar, ni eludir sus efectos² (...)", (cursivas 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 (...)"* (cursivas del Despacho).

En el caso que nos ocupa, se encuentra probado que la arribada forzosa de la motonave "SHAYELE" obedeció a la rotura de la vela y de los cabos guías, con el ánimo de informar la novedad presentada, y salvaguardar la seguridad de la vida humana en el mar, con lo que se comprueba que en el presente asunto intervino el eximente de responsabilidad de la fuerza mayor o el caso fortuito, situación que rompe el nexo de causalidad y exonera de responsabilidad al Capitán y Propietario de la nave, señor BRUCE HUFFINGTON BRITTON.

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, se evidencia que en el asunto objeto de análisis no comprobó la vulneración de normas de Marina Mercante, razón por la que este Despacho procederá a confirmar en su integridad la decisión de primera instancia.

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

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR en su integridad la decisión del 15 de octubre de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO 2º. NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido de la presente decisión al señor BRUCE HUFFINGTON BRITTON, Capitán y Propietario de la motonave "SHAYELE" 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 Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4º.- Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de Santa Marta debe remitir copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

30 NOV 2016



Vicealmirante PABLO EMILIO ROMERO ROJAS
Director General Marítimo