

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo de primera instancia del 24 de noviembre de 2008, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por siniestro marítimo de arribada forzosa de la nave "KROTON", de bandera venezolana, ocurrido el 07 de diciembre de 2007, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante protesta del 07 de diciembre de 2007, presentada por el señor JHONNY CARRILLO, capitán de la motonave "KROTON", el Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento de la arribada forzosa de la misma por haberse presentado una avería en el motor que lo obligó desviar el rumbo.
2. En este orden de ideas, el Capitán de Puerto, mediante auto del 10 de diciembre de 2007, abrió investigación por el siniestro marítimo ocurrido y ordenó se practicaran todas las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.
3. El 24 de noviembre de 2008, el Capitán de Puerto declaró legítima la arribada forzosa de la nave "KROTON", al mando del capitán JHONNY CARRILLO. Frente a la violación de las normas de Marina Mercante señaló que no existió infracción por parte de aquél ni del armador de la motonave, MILENIUM CARGO.
4. Al no interponerse recurso en contra del citado fallo en el término establecido, el Capitán de Puerto de Santa Marta envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme al artículo 57 del decreto Ley 2324 de 1984.

ACTUACIÓN DEL CAPITÁN DE PUERTO DE SANTA MARTA

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

Con fundamento en lo dispuesto en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con los límites establecidos en la Resolución DIMAR No. 0825 de 1994, los hechos ocurrieron dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Santa Marta.

Así mismo, en virtud del Título IV del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 8º, del artículo 8º, del Decreto 1561 de 2002 (vigente para la fecha de los hechos), el Capitán de Puerto era competente para adelantar y fallar la presente investigación.

PRUEBAS

El Capitán de Puerto de Santa Marta, practicó y allegó las pruebas enlistadas en los folios 43 y 44 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia.

150

DECISIÓN

El Capitán de Puerto de Santa Marta en fallo del 24 de noviembre de 2008, declaró legítima la arribada forzosa de la nave "KROTON", dirigida por el capitán JHONNY CARRILLO y con relación a la violación de las normas de Marina Mercante señaló que no existió infracción por parte de aquél ni del armador de la motonave, MILENIUM CARGO.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y del numeral 2º del artículo 2, del Decreto 5057 de 2009, esta Dirección General es competente para conocer en consulta investigaciones por siniestros marítimos ocurridos dentro de la jurisdicción establecida en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

Debe aclararse a su vez, que las decisiones de la Autoridad Marítima dentro de investigaciones por siniestro marítimo son sentencias extrañas al control de la jurisdicción de lo Contencioso Administrativo y prestan mérito ejecutivo, en virtud de las funciones jurisdiccionales consagradas en el Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 constitucional.

Al respecto, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, en consulta No. 1605 del 4 de noviembre de 2004, indicó lo siguiente:

"- El Capitán de Puerto, en primera y el Director Marítimo, en segunda instancia, tienen la calidad de jueces frente a las controversias cuyo conocimiento avoquen en razón de un siniestro o accidente marítimo, en la medida, en que la Carta permite, como ya se vio, el ejercicio excepcional de funciones jurisdiccionales.

Si bien es cierto, en las investigaciones por siniestros marítimos la autoridad marítima debe analizar, en cada caso, si se trasgredió alguna norma de tráfico o de seguridad marítima, también lo es, que el fin de la investigación no es sólo determinar las normas trasgredidas y sancionar por ese hecho, sino declarar la culpabilidad y responsabilidad civil extracontractual que les cabe a quienes intervinieron en el accidente o tienen su tutela jurídica (armador, propietario, etc)." (Cursiva y negrilla fuera del texto).

El citado criterio ha sido reiterado en pluralidad de decisiones adoptadas por la misma corporación como las siguientes: Auto del 12 de febrero de 1990, expediente No. 227, Actor: Sermar Ltda, Consejero Ponente: Simón Rodríguez Rodríguez; Auto del 14 de febrero de 1990, expediente No. 209, Actora: Remolques Marítimos y Fluviales, Consejero Ponente: Luis Antonio Alvarado Pantoja; Auto del 14 de marzo de 1990, expediente No. 521, Consejero Ponente: Samuel Buitrago Hurtado; Auto de 9 de mayo de 1996, expediente No. 3207, Actora: Flota Mercante Gran Colombiana, Consejero Ponente: Libardo Rodríguez Rodríguez; y sentencia del 26 de octubre de 2000, proferida por la Sección Primera, expediente No. 5844.

La misma posición ha sido acogida por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994, al analizar la constitucionalidad del Decreto Ley 2324 de 1984.

176

CASO CONCRETO

El 04 de diciembre de 2007, la motonave "KROTON" zarpó desde Barcadera -Aruba- con destino Colón -Panamá-.

Según señaló en la protesta presentada, el señor JHONNY CARRILLO, capitán de la nave, a la altura de las coordenadas 11°-40N y 74°-00N, el jefe de máquinas le informó que se produjo un daño en el turbo de la máquina de estribor, que consistió en la rotura de dos tornillos, lo cual aminoró la marcha del motor y debieron detenerse a repararlo.

Las medidas tomadas por el capitán fueron expuestas así en la declaración rendida el 10 de diciembre de 2007:

"(...) tuvimos que parar máquinas para hacer algunos arreglos, tuvimos que soldar con pega para poder llegar a Santa Marta, (...)".

Así las cosas, por encontrarse a 26 millas de la ciudad de Santa Marta arribaron y fondearon para solucionar el impase, ya que se debía conseguir tornillos y abrazaderas para el tubo de escape, elementos con los que no contaban a bordo.

De tal manera que el capitán de la motonave "KROTON", debió realizar una recalada en puerto diferente al destinado, por lo tanto se configuró una arribada forzosa.

El Código de Comercio en los artículos 1540 y 1541 define la arribada forzosa así:

"Llámanse arribada forzosa la entrada necesaria a puerto distinto del autorizado en el permiso de zarpe."

(...)

"La arribada forzosa es legítima o ilegítima: La legítima es la que procede de caso fortuito inevitable, e ilegítima la que trae su origen de dolor o culpa del capitán. La arribada forzosa se presunirá ilegítima. En todo caso, la capitania de puerto investigará y calificará los hechos."

Del informe pericial presentado el 10 de diciembre de 2007, por parte del perito naval designado en la presente investigación, el Capitán de Corbeta (R) MIGUEL ANTONIO VELOZA, se obtiene que el daño sufrido produjo una disminución en la potencia de la nave y que la falta de los tornillos que se reventaron, emitía gases peligrosos para la tripulación, razón suficiente para recalar de emergencia en puerto diferente.

Que la solución tomada por el capitán y la tripulación, al decidir aplicarle pegante para reemplazar momentáneamente los tornillos, fue la más adecuada, ya que no contaban con los repuestos a bordo por ser de un material especial y que por la misma especificidad de éstos no se tenían, pero sí contaban con las herramientas para solucionar temporalmente un daño que ha sido intempestivo.

Melo

El señor JHONNY CARRILLO, capitán de la nave "KROTON", toma la decisión más acertada para salvaguardar la vida de su tripulación, pues continuar con la derrota habría podido traer consecuencias lamentables.

Asimismo, no obra dentro del expediente prueba alguna que señale que la nave venía fallando con anterioridad; el Certificado de Seguridad de Construcción para Buques de Carga -vigente para la fecha de los hechos- señala que la nave estaba en buenas condiciones, el cual es emitido con base en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974.

Observado lo anterior y conforme al material probatorio obrante en la presente investigación, acuerda esta Dirección con el fallador de primera instancia, en el sentido de hallar elementos suficientes que conducen a definir que el caso sub examine es producto de una causa extraña, puntualmente un caso fortuito/fuerza mayor, establecidos en el artículo 64 del Código Civil así:

"Se llama fuerza mayor o caso fortuito el imprevisto o que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los actos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc."

Dicho concepto ha sido desarrollado jurisprudencialmente de la siguiente manera:

*"Y recordó que "[s]obre este particular, ha precisado diáfananamente la Sala, que la fuerza mayor 'Implica la imposibilidad de sobreponerse al hecho para eludir sus efectos' (Sentencia del 31 de mayo de 1965, G.J. CXI y CXII pág. 126), lo que será suficiente para excusar al deudor, sobre la base de que nadie es obligado a lo imposible (ad impossibilia nemo tenetur). Por tanto, si irresistible es algo 'inevitable, fatal, imposible de superar en sus consecuencias' (Se subraya; sent. del 26 de enero de 1982, G.J. CLXV, pág. 21), debe aceptarse que el hecho superable mediante la adopción de medidas que permitan contener, conjurar o eludir sus consecuencias, no puede ser invocado como constitutivo de caso fortuito o fuerza mayor, frente al cual, se insiste, el ser humano debe quedar o permanecer impotente.""*¹

En este orden de ideas y de acuerdo a la normatividad citada, la arribada es legítima, pues no se llevó a cabo por culpa del capitán, sino que ha sido un hecho ajeno a su voluntad, por lo tanto este Despacho confirmará el fallo del 24 de noviembre de 2008.

AVALÚO DE LOS DAÑOS

Conforme a las particularidades del presente caso, no existe relación del avalúo de los daños, teniendo en cuenta que no obra dentro del expediente prueba en la cual se ponga de presente el valor de éstos y que guarden conexión con el siniestro, igualmente, no se tuvo conocimiento de la intervención formal de un tercero tendiente a reclamarlos, en consecuencia este Despacho se abstendrá de pronunciarse al respecto.

VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE

En concordancia con lo expuesto en la parte motiva de la presente decisión no se observó ninguna falta de parte de la tripulación, por el contrario todo su actuar fue acorde a solucionar el

¹ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, magistrado ponente Arturo Solarte Rodríguez 27 de febrero 2009. Ref.: 73319-3103-002-2001-00013-01

hbj

imprevisto, cumpliendo con sus deberes y por tal motivo no hay lugar a decretar violación a las normas de Marina Mercante.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR el fallo del 24 de noviembre de 2008, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva del presente fallo.

ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido del presente fallo a los señores JHONNY CARRILLO MARÍN, identificado con pasaporte No. 000962540, capitán de la motonave "KROTON", JOSÉ URECHE GRANADOS, identificado con cédula de ciudadanía No. 12.527.933 de Santa Marta, representante legal de la agencia marítima GLOBAL MARTITIME LTDA y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

ARTÍCULO 4°.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Santa Marta, para que una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, remita copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la División de Gente y Naves de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

26 MAR. 2013



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ
Director General Marítimo