

27 MARZO 2013

837009107916

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo de primera instancia del 17 de marzo de 2008, proferido por el Capitán de Puerto de San Andrés, dentro de la investigación por siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "CYRANO", de bandera de Estados Unidos, ocurrido el 9 de noviembre de 2007, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante informe presentado por el señor TF ERIC SAMAEL MÉNDEZ AYALA, Comandante de la Unidad de Reacción Rápida de la Estación de Guardacostas de San Andrés, se pusieron en conocimiento al Capitán de Puerto de esa jurisdicción, los hechos relacionados con la arribada forzosa de la motonave "CYRANO", acaecida el 9 de noviembre de 2007.
2. El día 13 de noviembre de 2007, el Capitán de Puerto de San Andrés expidió auto de apertura de la investigación, mediante el cual decretó la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.
3. El día 17 de marzo de 2008, el Capitán de Puerto de San Andrés profirió fallo de primera instancia, a través del cual declaró como arribada forzosa legítima la entrada al puerto de San Andrés de la motonave "CYRANO", ocurrida el 9 de noviembre de 2007.
Asimismo, se abstuvo de declarar culpa y responsabilidad del señor THOMAS GEORGE PADÓN, capitán de la citada nave, en el presunto siniestro de arribada forzosa.
4. Al no interponerse recurso en contra del citado fallo en el término establecido, el Capitán de Puerto envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme en el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ACTUACIÓN DEL CAPITÁN DE PUERTO DE SAN ANDRÉS

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

Con fundamento en lo dispuesto en el artículo 2° 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 San Andrés.

Asimismo, en virtud del Título IV del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 8°, del artículo 8°, del Decreto 1561 de 2002, vigente al momento en que ocurrieron los hechos, el Capitán de Puerto es competente para adelantar y fallar la presente investigación.

PRUEBAS

El Capitán de Puerto de San Andrés, practicó y allegó las pruebas listadas en los folios 22 al 27 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia.

DECISIÓN

El día 17 de marzo de 2008, el Capitán de Puerto de San Andrés profirió fallo de primera instancia, a través del cual declaró como arribada forzosa legítima la entrada al puerto de San Andrés de la motonave "CYRANO", ocurrida el 9 de noviembre de 2007.

1/10

Asimismo, se abstuvo de declarar culpa y responsabilidad del señor THOMAS GEORGE PADÓN, capitán de la citada nave, en el presunto siniestro de arribada forzosa.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2º, 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: Sernar 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.

CASO CONCRETO

El día 7 de noviembre de 2007, la motonave "CYRANO" partió del Puerto de Colón (Panamá) con destino a Providencia (Colombia). En dicha travesía, comenzó a funcionar irregularmente la bomba inyectora, causando el apagado de la máquina de tacómetro (Folio No. 15).

160

Por tal motivo, el capitán de la citada nave puso en conocimiento a la Estación de Guardacostas de San Andrés las eventualidades presentadas, decidiendo desviarse al mencionado puerto, con miras a obtener asistencia especializada.

No obstante, la citada nave al quedar sin propulsión requirió ser asistida por el remolcador "SEA FLOWER" de Coralina, el cual lo direccionó hacia el área de fondeo de veleros del Puerto de San Andrés.

Teniendo en cuenta lo anterior, el Capitán de Puerto expidió auto de apertura de la investigación decretando la práctica de diversos medios probatorios, tendientes a esclarecer los hechos presuntamente configurativos de arribada forzosa.

Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de San Andrés profirió fallo de primera instancia, a través del cual declaró como arribada forzosa legítima la entrada al puerto de San Andrés de la motonave "CYRANO", ocurrida el 9 de noviembre de 2007.

Asimismo, se abstuvo de declarar culpa y responsabilidad del señor THOMAS GEORGE PADÓN, capitán de la citada nave, en el presunto siniestro de arribada forzosa.

Conforme a los anteriores hechos, este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos sustanciales y procesales que dieron mérito al Capitán de Puerto para proferir fallo de primera instancia, asimismo hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta, así:

En primera medida, cabe mencionar que dentro de la investigación reposan diversos medios probatorios que acreditaron los hechos sorprendidos, imprevisibles e insoportables que hicieron que la motonave "CYRANO" se desviara a un puerto diferente del que aparecía en el permiso de zarpe.

Al respecto, se tiene documento aportado por el Perito Naval que inspeccionó la nave, el cual indicó:

"... Analizando los resultados de la presente inspección, se observa que la avería en las velas se debe a los fuertes vientos que se han venido presentando en estos días. De igual forma, este tipo de Bombas por lo general presenta (sic) problemas internamente en la dosificación de combustible y/o sellos internos.

... Por lo tanto, se recomienda que esta Motonave "CYRANO" no se encuentra apta para la maniobra de zarpe, hasta tanto no se le corrija (sic) las averías antes mencionada (sic) (Cursiva por fuera de texto) (Folio No. 12).

Aunado a ello, de la declaración rendida por el capitán de la motonave "CYRANO", se puede extraer lo siguiente:

"... la bomba inyectora estaba funcionando irregularmente, toda vez que la bomba inyectora se encontraba llena, pero no pasaba a los inyectores. Al ver que la máquina no prendía, determiné que el combustible no bombeaba a la máquina de los inyectores, por lo que tomé la decisión de desviarme hacia San Andrés...

... Sírvase decir al despacho cada cuanto le hacen mantenimiento al velero y quién se encarga de realizarlo. CONTESTO: Generalmente cumplimos con todos los certificados que se nos solicitan para el correcto mantenimiento del velero... (Cursiva por fuera de texto) (Folio No. 15).

MED

En este orden de ideas, se puede concluir que las circunstancias que rodearon la arribada forzosa al Puerto de San Andrés se encuadran en situaciones inesperadas (caso fortuito o fuerza mayor), por cuanto no eran previsibles ni resistibles para el capitán.

De igual manera, se deduce que el capitán tomó las decisiones más acertadas para evitar un perjuicio mayor, prefiriendo ir al puerto más cercano y con mayores probabilidades de asistencia especializada.

En este sentido, 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 (...)" (Subrayado y cursiva por fuera de texto).

Así pues, 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 a todas luces 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 desvirtuar aquella situación con la ocurrencia de un caso fortuito inevitable, circunstancia que se evidenció en las pruebas practicadas.

De otra parte, este Despacho denotó que entre los medios probatorios decretados por el Capitán de Puerto en el auto de apertura de la investigación, se ordenó una prueba pericial, la cual no fue practicada.

En este sentido, el Capitán de Puerto debe guardar especial cuidado en el cumplimiento de sus deberes procesales, en especial los que tienen que ver con la práctica de pruebas, toda vez puede generar irregularidades en la investigación, a tal punto de configurar presuntas nulidades.

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.

169

No obstante, se puede apreciar que ninguna de las partes alegó dicha inconsistencia, además de que consta en el expediente que el Capitán de Puerto contó con otros medios probatorios para su convencimiento, lo que infiere desde todo punto de vista que las mencionadas quedarán subsanadas.

Por las anteriores consideraciones, este Despacho procederá a confirmar el fallo de primera instancia, teniendo en cuenta que se contaron con medios probatorios suficientes para tomar dicha decisión.

AVALÚO DE LOS DAÑOS

Con relación al 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.

Por lo tanto, atendiendo la naturaleza del siniestro, los daños susceptibles de valoración económica corresponderían presuntamente a los valores invertidos para el mantenimiento de la nave, no obstante, la parte interesada no aportó prueba que determinaran los mismos, por lo que este Despacho en vía de consulta (decisión de plano) se abstendrá de preceptuar al respecto.

VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE

El Capitán de Puerto no evidenció transgresión a las normas de la Marina Mercante, asimismo este Despacho al no constatar las presuntas infracciones, procederá a confirmar la decisión.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.-CONFIRMAR en su integridad el fallo de primera instancia del 17 de marzo de 2008, proferido por el Capitán de Puerto de San Andrés, con fundamento en la parte motiva de este fallo.

ARTÍCULO 2º.-NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de San Andrés el contenido del presente fallo al señor THOMAS GEORGE PADRON, identificado con pasaporte No. 210987507, capitán de la motonave "CYRANO"; 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 San Andrés, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4º.-COMISIONAR al Capitán de Puerto de San Andrés, 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 Navcs de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

27 MAYO 2013



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ
Director General Marítimo