

292011101213

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA

Sgd.



Bogotá, D.C., 28 NOV 2014

REFERENCIA

Clase de investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo
Asunto: Grado Jurisdiccional de Consulta
Número de expediente: 12012009-011
Sujetos Procesales: Capitán de la motonave EL CONDOR
Armador de la motonave EL CONDOR
Agente de la motonave EL CONDOR
Clase de Siniestro: Arribada Forzosa

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la sentencia de primera instancia de fecha 20 de diciembre de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Tumaco, dentro de la investigación por siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave EL CONDOR, ocurrido el 06 de julio de 2009, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta recibida el 07 de julio de 2009, el señor NEY PAREDES OBANDO, capitán de la nave EL CONDOR, informó al Capitán de Puerto de Tumaco las novedades presentadas con la citada motonave, relacionadas con el supuesto siniestro marítimo de arribada forzosa.
2. El día 08 de julio de 2009, el Capitán de Puerto de Tumaco profirió auto de apertura, decretando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación y fijó fecha para la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. A través de decisión del 20 de diciembre de 2010, el Capitán de Puerto de Tumaco, declaró legítima la arribada forzosa de la nave EL CONDOR de bandera colombiana, ocurrido el día 06 de julio de 2009 y; en consecuencia se abstuvo de declarar responsabilidad en el siniestro marítimo investigado.

Igualmente, se abstuvo de manifestarse respecto del avalúo de los daños y sobre la violación a las normas de Marina Mercante.

1/2014

4. Vencido el término para interponer los recursos de reposición y de apelación en contra de la decisión del 30 de abril de 2010, éstos no fueron presentados, motivo por el cual, el Capitán de Puerto de Tumaco remitió el expediente a este Despacho para que se surtiera el grado jurisdiccional de consulta.

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.

HECHOS RELEVANTES

De acuerdo con las pruebas obrantes en el expediente, las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos, fueron las siguientes:

- *El día 02 de julio de 2009, la nave EL CONDOR zarpó del muelle IMPESCA de Buenaventura, siendo aproximadamente las 09:01 am, con destino a las zonas de pesca 2 y 3 del pacífico colombiano.*
- *Posteriormente, el 05 de julio de 2009, en desarrollo de faena de pesca blanca en posición 0150N con 07920W, la manguera del hidráulico se reventó y en consecuencia el generador de la maquina dejó de funcionar.*
- *Al comunicarle las novedades al armador, éste ordenó la recalada al puerto más cercano, por lo cual se tomó rumbo a Tumaco.*
- *Cuando la nave estuvo en la boya de mar, se reportó con la Estación de Guardacostas de Tumaco e informó las razones del arribo forzoso, quien autorizó su ingreso al puerto.*

ANÁLISIS TÉCNICO

De acuerdo con la inspección del 10 de julio de 2009, realizada por el Perito Marítimo LUIS G. RODRÍGUEZ, las condiciones técnicas y náuticas que dieron lugar a la arribada forzosa de la nave EL CONDOR, fueron las siguientes:

160

- La arribada forzosa ocurrió, por una falla en el generador acoplado al motor principal, específicamente por avería en las mangueras hidráulicas de alta presión del winche de pesca.
- Al momento de la inspección, se finalizaba la reparación del winche de pesca, pero el generador acoplado sería enviado a Buenaventura por garantía.
- Igualmente, se estaban realizando cambios y pruebas en las mangueras de alta presión del winche de pesca.
- Finalmente, señala que la recalada fue válida, pues al no tener winche de pesca, quedaron inoperativos en alta mar.

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 para proferir fallo de primera instancia, a su vez hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta, así:

En relación a los aspectos procesales y probatorios, este Despacho advirtió que cada una de las etapas de la investigación en primera instancia fueron adelantadas por el Capitán de Puerto de Tumaco, con observancia al debido proceso y en los términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Ahora bien, revisado el material probatorio obrante en el expediente y la decisión consultada, se advierte que es menester hacer las siguientes precisiones:

De acuerdo con el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, se consideran accidentes o siniestros marítimos, los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internacionales, estén o no suscritos por Colombia, por la costumbre nacional o internacional y a manera enunciativa, sin que se limite a ellos, se señalan los siguientes:

- a. Naufragio
- b. Encallamiento
- c. Abordaje
- d. Explosión o incendio
- e. **Arribada forzosa**
- f. Contaminación marina
- g. Daños a las naves o artefactos navales

A su turno, el Código de Comercio define la arribada forzosa, de la siguiente manera:

"Artículo 1540.- Llámese arribada forzosa, la entrada necesaria a puerto distinto del autorizado en el permiso de zarpe".

1602

Ello quiere decir, que cualquier recalada en puerto distinto al autorizado en el permiso de zarpe, constituye arribada forzosa, no obstante, ésta puede ser legítima siempre que haya sido el resultado de un caso fortuito, así:

“Artículo 1541.- La arribada forzosa es legítima o ilegítima: La legítima es la que procede de caso fortuito inevitable, e ilegítima la que trae su origen del dolo o la culpa del capitán. La arribada forzosa se presumirá ilegítima. En todo caso, la Capitanía de Puerto investigará y calificará los hechos”.

De acuerdo con lo anterior, corresponde al Capitán de Puerto de la respectiva jurisdicción, determinar si la arribada forzosa fue legítima o ilegítima y, declararlo en la decisión que resuelve el asunto.

En el caso bajo estudio, el fallador de instancia declaró legítima la arribada forzosa de la nave EL CONDOR, luego de verificar que dicho siniestro derivó de la ocurrencia de un caso fortuito, por ello, la presente consulta se centrará en establecer si acaeció o no, el citado fenómeno exonerativo.

Al respecto, vale la pena señalar que tanto el caso fortuito como la fuerza mayor parten de la premisa de que nadie está obligado a lo imposible, es así como el artículo 1° de la ley 95 de 1890 señala; *“se llama fuerza mayor o caso fortuito, el imprevisto al que no es posible resistir (...)”*, obsérvese que el precitado artículo los define de manera equivalente, al respecto la Corte Suprema de Justicia ha manifestado:

“Según esa doctrina de la Sala, para que un hecho pueda ser considerado como evento de fuerza mayor o caso fortuito -fenómenos simétricos en sus efectos-, es necesario que, de una parte, no exista manera de contemplar su ocurrencia en condiciones de normalidad, justamente porque se presenta de súbito o en forma intempestiva y, de la otra, que sea inevitable, fatal o ineludible, al punto de determinar la conducta de la persona que lo padece, quien, por tanto, queda sometido irremediabilmente a sus efectos y doblegado, por tanto, ante su fuerza arrolladora”.

Así pues, para que se configure la fuerza mayor o el caso fortuito, se debe verificar la concurrencia de dos factores:

“A) Que el hecho sea imprevisible, esto es, que dentro de las circunstancias normales de la vida, no sea posible contemplar por anticipado su ocurrencia.

B) Que el hecho sea irresistible, o sea, que el agente no pueda evitar su acaecimiento ni superar sus consecuencias”.

Ahora bien, con ocasión de la audiencia pública llevada a cabo el día 09 de julio de 2009, el señor NEY PAREDES OBANDO, capitán de la nave EL CONDOR, manifestó lo siguiente:

“Preguntado.- Sírvase realizar un relato claro y detallado de los motivos por los cuales arribaron al puerto de Tumaco. Contestado.- salimos de Buenaventura el día 02 de julio de 2009, a faena de pesca a las zonas 2 y 3 parte sur, los bancos de pesca quedan cerca de

¹ Sala de Casación Civil, M.P. Carlos Ignacio Jaramillo, 26 de julio de 2005. Exp: 050013103011-1998 6569-02.

² Código Civil Anotado, editorial LEYER - Decimoprimer edición, pág. 50-51.

10/7

Tumaco, estábamos trabajando y se nos partió una manguera hidráulica, y el generador de la maquina no trabajo más, no mandaba energía y por eso entramos al puerto de Tumaco, porque estábamos más cerca, pedimos la autorización a la Capitanía de Puerto de Tumaco y no nos la autorizaron. (...) Preguntado.- Sírvase indicar al despacho, si la motonave EL CONDOR presentó algún daño en alta mar que lo obligara a entrar al puerto de Tumaco. Contestado.- el barco no presentó problemas en sí, el inconveniente fue con el equipo de pesca, es de aclarar que el hidráulico es un complemento de fuerza del equipo de pesca (...)"

Del anterior extracto, se destaca que el capitán manifestó que la nave sufrió una avería en la manquera hidráulica del equipo de pesca y que este fue el motivo por el cual recaló en un Puerto distinto al autorizado en el zarpe, está versión encuentra respaldo con el acta de visita del 07 de julio de 2009 (fol. 3), donde en el acápite de observaciones se hace constar que la arribada forzosa obedeció a daños hidráulicos.

Además, el menester aclarar que el objeto de la navegación emprendida por la nave EL CONDOR el día 02 de julio de 2009, era realizar faena de pesca en aguas jurisdiccionales de Colombia zona 2 y 3 sur, tal y como consta en el documento de zarpe (fol. 04) de fecha 01 de julio de la misma anualidad.

Es de aclarar que, tal como lo señaló el señor NEY PAREDES OBANDO, la manguera hidráulica es un complemento de fuerza del equipo de fuerza, pues estas alimentan al winche, que es la herramienta que permite subir las redes de pesca y tienen una capacidad máxima de 2.500 libras.

Por lo anterior, el daño presentado en la manguera hidráulica del winche de pesca, constituía una falla que afectaba el objeto de la navegación, pues sin ella era imposible continuar la faena de pesca, es decir, aunque la nave no sufrió daños en su estructura o en su capacidad de navegación, el daño en la manguera hidráulica, la hacían inoperativa para la actividad que desarrollaba.

Es de anotar que, conforme a la bitácora de navegación, la nave EL CONDOR partió de Buenaventura el día 2 de julio de 2009 y el objeto de la navegación se llevó a cabo sin ningún tipo de inconvenientes hasta el día 06 de julio de la misma anualidad, cuando se presentó la avería en la manguera hidráulica, por lo cual, es dable concluir que ésta se presentó de manera imprevisible. (fol. 13-15)

Además, aún cuando el señor NEY PAREDES OBANDO, capitán de la nave EL CONDOR, alistó la nave y las herramientas necesarias para la faena de pesca, no pudo prever la ocurrencia del daño, pues éste se presentó luego de cuatro días de navegación.

En consecuencia, es dable concluir en grado de certeza que la arribada forzosa de la nave EL CONDOR fue legítima, pues se encontró probada la ocurrencia de los fenómenos exonerativos de la fuerza mayor o el caso fortuito.

En cuanto a los daños, se advierte que con la recaída de la nave EL CONDOR al Puerto de Tumaco, no se causo daño alguno a la nave, a la tripulación o a la carga, por lo cual este Despacho, al igual que lo decidido por el a quo, no se pronunciara respecto del avalúo de los mismos.

163

De otro lado, conforme el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, este Despacho se debe pronunciar cuando con el siniestro concorra la violación a normas de Marina Mercante, así pues, de acuerdo con los argumentos antes expuestos, se advierte que con la conducta desplegada por el señor NEY PAREDES OBANDO, capitán de la nave EL CONDOR, no se configuró violación alguna a las normatividad Marítima.

Por lo anterior, este Despacho se abstendrá de pronunciarse al respecto.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en todas sus partes la sentencia del 20 de diciembre de 2010, proferida por el señor Capitán de Puerto de Tumaco, a través de la cual se declaró legítima la arribada forzosa efectuada por la nave EL CONDOR, al mando del señor NEY PAREDES OBANDO, identificado con la cedula de ciudadanía N° 94.445.268, de acuerdo con los argumentos expuestos en la parte motiva de la presente decisión.

ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Tumaco el contenido de la presente decisión a los señores NEY PAREDES OBANDO, identificado con la cedula de ciudadanía N° 94.445.268, WILSON VALLEJO, identificado con la cedula de ciudadanía N° 16.490.199 y FULTON RESTITUTO BONES VILLA, identificado con la cedula de ciudadanía N° 12.904.889, en calidad de capitán, armador y agente marítimo, respectivamente, de la nave EL CONDOR, 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 Tumaco, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4°.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Tumaco, para que una vez quede en firme y ejecutoriada la presente decisión, remita copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

28 NOV 2014

Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ
Director General Marítimo