

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



983001210236
2014

Bogotá, D.C., 10 DIC. 2014

REFERENCIA

Clase de investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo
Asunto: Grado Jurisdiccional de Consulta
Número de expediente: 14012009017
Sujetos Procesales: Capitán de la motonave MACONDO
Armador de la motonave MACONDO
Agente de la motonave MACONDO
Clase de Siniestro: Arribada Forzosa

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la sentencia de primera instancia del 21 de noviembre de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave MACONDO, ocurrido el 14 de julio de 2009, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta recibida el 14 de julio de 2009, el señor MIGUEL D'ALEMÁN CORTÉS, capitán de la nave MACONDO de bandera colombiana, informó al Capitán de Puerto de Santa Marta, las novedades presentadas con la citada motonave, relacionadas con el siniestro marítimo de arribada forzosa.
2. En la misma fecha, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió auto de apertura, decretando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. A través de decisión del 21 de noviembre de 2011, el Capitán de Puerto de Santa Marta, declaró legítima la arribada forzosa de la nave MACONDO de bandera colombiana, ocurrido el día 14 de julio de 2009 y; en consecuencia declaró que el siniestro marítimo acaeció sin culpa y sin responsabilidad del capitán MIGUEL D'ALEMÁN CORTÉS.

Igualmente, declaró que el citado capitán no incurrió en violación a las normas de Marina Mercante y se abstuvo de pronunciarse respecto del avalúo de los daños.

160

4. Vencido el término para interponer los recursos de reposición y de apelación en contra de la decisión del 21 de noviembre de 2011, éstos no fueron presentados, motivo por el cual, el Capitán de Puerto de Santa Marta remitió el expediente a este Despacho para que se surta 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 el acta de protesta presentada por el señor MIGUEL D'ALEMÁN CORTÉS, capitán de la nave MACONDO, las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos, fueron las siguientes:

"(...) Zarpé de Buenaventura - Colombia con destino a Puerto Ordaz - Venezuela, el 11 de julio de 2009.

Navegando el día 13 de julio a las 00:30 se presenta alarma de baja presión en el sistema de lubricación de la máquina principal, y se para la máquina para revisar, bajo fuertes escoras ocasionadas por malas condiciones de tiempo, a las 02:24 se reanudó la navegación; a las 04:40 nuevamente falla la lubricación, a las 05:30 se reanuda la navegación; a las 06:00 el ingeniero jefe solicita llegar a un lugar cercano, mas resguardado, para revisar el sistema apropiadamente, se procede hacia Punta Canoas y finalmente se desoía el buque con destino al sur de Puerto Zuñiga - Colombia (...)"

ANÁLISIS TÉCNICO

De acuerdo con los informes técnicos recibidos el 14 de julio de 2009 y el 21 de junio de 2010, realizados por el Perito Marítimo FERNANDO PONCE AVENDAÑO, las condiciones técnicas y náuticas que dieron lugar a la arribada forzosa de la nave MACONDO, fueron las siguientes:

- *Se encontraron indicios de que la parte de maquinaria correspondiente a la tubería de succión de la bomba de aceite de lubricación forzada del MP había sido desmontada y montada recientemente.*
- *En el acceso al material fotográfico guardado en computador, fechado el 13/07/2009, se estableció la existencia de varias exposiciones que demuestran la intervención técnica de*

15

la tubería de succión y del dispositivo <filtro y válvula cheque> del sector de succión de la mencionada bomba de lubricación principal y auxiliar del sistema de lubricación del MP.

- *La causa que materializó el incidente de arribada forzosa de la MN MACONDO a Santa Marta, tuvo su origen y desarrollo en un malfuncionamiento del sistema de lubricación forzada del motor propulsor causado por la obstrucción de la tubería de succión por un pedazo de empaque deteriorado de carter del motor propulsor que determinó una baja presión del sistema sin bloqueo operativo del mismo.*
- *La anomalía presentada obligaba técnica y náuticamente al capitán de la nave a acogerse a la figura de una emergencia operativa en el mar, causa de la arribada forzosa al puerto de Santa Marta.*
- *No hubo ninguna clase de daños técnicos y/o materiales, sólo los gastos de la arribada no programada al puerto.*

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 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 Santa Marta, 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”.

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 MACONDO, luego de verificar que dicho siniestro se 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 arrolladora¹”.

Sobre el anterior aspecto, la jurisprudencia² 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 “[1] (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

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

² Corte Suprema de Justicia en sentencia del 27 de febrero de 2009, magistrado ponente Arturo Solarte Rodríguez

107

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).

Ahora bien, con ocasión de la audiencia pública llevada a cabo el día 14 de julio de 2009, el señor MIGUEL D'ALEMAN CORTES, capitán de la nave MACONDO, manifestó lo siguiente:

"(...) Preguntado.- Sírvase realizar un relato claro y detallado de los hechos que sepa y le consten relacionados con los hechos que dieron origen a la presente investigación Contestado.- el día 13 de julio de 2009, siendo las 00:30 horas sonó la alarma de baja presión de aceite en la máquina principal y el ingeniero jefe bajó a mirar que sucedía y paró la máquina en forma preventiva para evitar daños, revisó varios elementos del sistema de lubricación y no pudo identificar la falla y volvió a prender la máquina como a las 02:40 horas aproximadamente, no estoy muy seguro de la hora, más adelante volvió a sonar la alarma y el ingeniero nuevamente paró la máquina y la revisó de nuevo, se volvió a prender y volvimos a arrancar, los resultados de esas revisiones solo dejaban claro que la presión no era estable, que subía y bajaba, entonces el ingeniero subió al puente y me consultó para buscar un sitio donde el mar estuviera mas quieto que allá afuera, por tal razón prendimos con dos bombas incluyendo la de emergencia y procedimos primero hacia punta canoa, desviamos hacia puerto Zuñiga, donde decidimos fondear porque había mejor tiempo y proceder a investigar el daño porque debido a la importancia de la razón del problema se podía dañar la máquina (...)" (fol. 4-5)

Del anterior extracto, se destaca que la nave MACONDO presentó fallas el día 13 de julio de 2009, relacionadas con la inestabilidad de la presión de lubricación del sistema propulsor principal y que pese a que el ingeniero jefe revisó en varias oportunidades dicho sistema, no logró establecer con certidumbre la causa precursora de éste, por lo que solicitó al capitán MIGUEL D'ALEMAN CORTES que arribara a un puerto de aguas tranquilas, a fin de determinar la causa del daño y corregirlo.

Al respecto, en el acápite de observaciones del acta de visita N° CP04-0707-I-09 del 14 de julio de 2009 (fol. 44), se hizo constar que la recalada de la nave MACONDO obedeció a daños en el sistema de lubricación de la máquina principal.

Es de destacar que, las fallas presentadas en el motor propulsor fueron reparadas luego de aproximadamente cinco a seis horas de trabajo y de haber desmontado algunas piezas del motor principal, como se explica a continuación:

Declaración rendida por el señor HUMBERTO MELLANA OSPINA, Jefe Ingeniero de la motonave MACONDO.

"(...) Momentos después del fondeo se procedió a bajar la bomba de aceite acoplada del motor, tuberías de succión y cheques de ésta bomba y tubería y cheques de descarga de la bomba auxiliar, con las cuatro personas de máquinas trabajando y al destapar la el cheque de la bomba acoplada se encontró una empaquetadura atorando el cheque (...)

aproximadamente fueron de 5 a 6 horas por el desarme de la tubería, lo demorado fue el desmonte de la tubería, desarme de la bomba, porque de reparación no hubo nada solamente la extracción del empaque que obstruía el cheque de la succión de la bomba de aceite (...)"

Lo anterior supone que, la avería presentada en la bomba de lubricación del motor principal no podía ser reparada en alta mar, pues era preciso desmontar las piezas y revisarlas a profundidad, a fin de establecer la causa por la cual se bajaba la presión del aceite.

Luego de valorar las pruebas obrantes en expediente de manera integral, se puede concluir que el capitán MIGUEL D'ALEMAN CORTES, actuó de manera prudente al llevar la nave MACONDO al puerto más cercano, pues era necesario entrara a un lugar seguro y resguardado para realizar las reparaciones, a fin de poder continuar de manera segura la travesía.

Es decir, era necesario que la motonave en cita arribara al puerto de Santa Marta, pues debido al mal funcionamiento operativo del motor propulsor, no le habría sido posible llegar hasta su puerto de destino para corregir las dificultades técnicas presentadas, por el contrario se habría comprometido la seguridad de la tripulación y de la nave misma.

Además, de acuerdo con la Declaración rendida por el capitán MIGUEL D'ALEMAN CORTES, la nave MACONDO recibió una revisión de máquinas previo al zarpe de Buenaventura y al cruzar el Canal de Panamá, también fue sometida a pruebas para descartar problemas de navegabilidad, así:

"(...) Antes del zarpe se hace una prueba de máquinas, la cual se efectuó en Buenaventura, navegamos un día hasta Panamá, hicimos el cruce del canal donde hay una maniobra frecuente, se cambia de velocidad, se sube, se baja, se para, se arranca y no hubo problema alguno (...)"

De lo anterior se infiere que, la nave MACONDO zarpó de Buenaventura el 11 de julio de 2009 y cruzó el Canal de Panamá el día 12 del mismo mes y año sin ningún tipo de complicación técnica, pues de acuerdo con la bitácora de navegación, sólo se presentaron bajas de presión de aceite en la máquina principal, hasta el 13 de julio, por lo cual, es dable deducir que ésta se presentó de manera imprevisible. (fol. 7-13)

En consecuencia, se puede concluir en grado de certeza que la arribada forzosa de la nave MACONDO 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 recalada de la nave MACONDO al Puerto de Santa Marta, no se causó daño alguno a la nave o a la tripulación, por lo cual este Despacho, al igual que lo decidido por él a quo, no se pronunciara respecto del avalúo de los mismos.

De otro lado, conforme lo establece el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, este Despacho se debe pronunciar cuando con el siniestro concurra 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 MIGUEL D'ALEMAN CORTES, capitán de la nave MACONDO, no se configuró violación alguna a las normatividad Marítima.

103

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 21 de noviembre de 2011, proferida por el señor Capitán de Puerto de Santa Marta, a través de la cual se declaró legítima la arribada forzosa efectuada por la nave MACONDO, al mando del señor MIGUEL D'ALEMAN CORTES, identificado con la cedula de ciudadanía N° 9.076.667, 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 Santa Marta el contenido de la presente decisión al señor MIGUEL D'ALEMAN CORTES, identificado con la cedula de ciudadanía N° 9.076.667, a la sociedad NAVESCO S.A. identificada con NIT. 860.080.335-4 y a la empresa SCS ADUANERA INC. Identificada con NIT. 819.005.800-1, en calidad de capitán, armador y agente marítimo, respectivamente, de la nave MACONDO, 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 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.

10 DIC. 2014

Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ
Director General Marítimo