

31 MAYO 2013

200902106108

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo de primera instancia del dieciocho (18) de agosto de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "NAUTILUS II", de bandera de Venezuela, ocurrido el veinticinco (25) de octubre de 2008, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante nota de protesta presentada el día veintisiete (27) de octubre de 2008, presentada por el señor FERNANDO VALBUENA, capitán de la motonave "NAUTILUS II", el Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento de la arribada forzosa presuntamente ilegítima de la motonave citada.
2. Con base a la nota de protesta referenciada, el Capitán de Puerto de Santa Marta emitió auto de apertura de la investigación decretando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. El día dieciocho (18) de agosto de 2009, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia a través del cual declaró que el arribo forzoso realizado el veinticinco (25) de octubre de 2008 por la motonave "NAUTILUS II", ocurrió sin culpa y sin responsabilidad del señor FERNANDO VALBUENA MORAN, capitán de la citada nave.

De igual forma declaró que en la investigación desplegada no se constataron hechos constitutivos de infracción a las normas de la Marina Mercante.

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, en virtud de lo consagrado en el 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 2° del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con los límites establecidos en la Resolución DIMAR No. 0825 de 1994, le correspondía emitir fallo de primera instancia a la Capitanía de Puerto de Santa Marta.

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 fallar la presente investigación.

PRUEBAS

El Capitán de Puerto de Santa Marta, practicó y allegó las pruebas listadas en los folios 56 al 63 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia.

DECISIÓN

El día dieciocho (18) de agosto de 2009, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia a través del cual declaró que el arribo forzoso realizado el (25) de octubre de 2008

109

por la motonave "NAUTILUS II", ocurrió sin culpa y sin responsabilidad del señor FERNANDO VALBUENA MORAN, capitán de la citada nave.

De igual forma declaró que en la investigación desplegada no se constataron hechos constitutivos de infracción a las normas de la Marina Mercante

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 anquen 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.

1/10/02

CASO CONCRETO

El día veinticinco (25) de octubre de 2008, la motonave "NAUTILUS II" partió de Puerto Nuevo Guajira al Puerto de Cartagena con el fin de abastecerse de combustible y así seguir su recorrido hacia Panamá.

En dicha travesía la motonave comenzó a presentar problemas en el clutch del propulsor de babor, procediendo el capitán a informar a la Estación de Guardacostas de Santa Marta (Folic No. 44), atracando así al muelle de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta el día 26 de octubre de esa anualidad.

El día veintisiete (27) de octubre de 2008, el capitán de la citada nave presentó carta de protesta a través de la cual puso en conocimiento al Capitán de Puerto de Santa Marta los hechos relacionados con el arribo forzoso.

Teniendo en cuenta los anteriores hechos, el Capitán de Puerto emitió auto de apertura de la investigación mediante el cual decretó la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.

Con fundamento en las pruebas debidamente practicas, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia el dieciocho (18) de agosto de 2009 en el cual declaró que el arribo forzoso realizado el veinticinco (25) de octubre de 2008 por la motonave "NAUTILUS II", ocurrió sin culpa y sin responsabilidad del señor FERNANDO VALBUENA MORAN, capitán de la citada nave.

De igual forma declaró que en la investigación desplegada no se constataron hechos constitutivos de infracción a las normas de la Marina Mercante

En concordancia con los anteriores hechos, este Despacho encuentra procedente realizar un análisis de las pruebas debidamente practicadas en la investigación de primera instancia, así:

De conformidad con la declaración del señor FERNANDO VALBUENA MORAN, capitán de la nave "NAUTILUS II", se esgrime lo siguiente:

"... A las 21:00 presentamos problemas en el cloche de la máquina de estribor más o menos a 10 millas de la entrada a Santa Marta y decidimos llamar a Capitanía de Puerto y nos contestó Guardacostas y nos pusimos de acuerdo para entrar al puerto..., PREGUNTADO: Sírvase indicar si la lancha fue inspeccionada antes del zarpe en caso afirmativo por quien (sic) CONTESTADO: La inspeccionó la Capitanía de Puerto Bolívar..., PREGUNTADO: Sírvase indicar cuándo fue la última revisión estatutaria de la lancha CONTESTADO: Fue el 13 de octubre de 2008 y le renovaron la licencia hasta el 2010..." (Subrayado y cursiva pro fuera de texto) (Folio No. 26).

En consonancia al dictamen pericial, se destaca:

"..., Que al quedar el motor propulsor de babor fuera de servicio, la potencia del sistema de propulsión de la embarcación quedó limitada al 50%..., la condición náutica de la velocidad se redujo proporcionalmente..., afectando la seguridad de la navegación..." (Subrayado y cursiva pro fuera de texto) (Folio No. 45).

MSA

Al realizar un análisis de los anteriores medios probatorios, y su respectivo cotejo con las reglas de la sana crítica (reglas de la experiencia y sentido común), este Despacho constata convergencia entre los mismos y aquellas, lo cual dio mérito para que el fallador de primera instancia profiriera un fallo de fondo.

En virtud de lo anterior, cabe traer a colación lo preceptuado en el artículo 1541 del Código de Comercio, el cual consagra la siguiente presunción legal: "(...) La arribada forzosa se presumirá ilegítima (...)"

Es por esa razón que le correspondía al capitán desvirtuar aquella situación con la ocurrencia de un caso fortuito inevitable, circunstancia que se evidenció en el acervo probatorio recolectado (declaración de parte y dictamen pericial).

En concordancia al caso fortuito o fuerza mayor, la Corte Suprema de Justicia en sentencia del 27 de febrero de 2009, magistrado ponente Arturo Solarte Rodríguez, ha sostenido lo siguiente:

"(...) 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]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', 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 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).

En cuanto 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, la persona no pueda o pudo evitar, ni eludir sus efectos¹ (...)" (Subrayado y cursiva por fuera de texto).

Atendiendo al criterio de imprevisibilidad, este Despacho encuentra valor suficiente que acredita su comprobación, por cuanto se demuestra que las circunstancias que ocasionaron la reducción proporcional de la velocidad por el desgaste de los discos de embrague del cloche, obedecieron a factores exógenos al agente (capitán), fue sorpresivo y no conocido con anterioridad por el capitán y la tripulación de la nave, lo que lo hace desde todo punto de vista imprevisible ante ellos.

La anterior situación se verifica en la prueba técnica pericial y la declaración de parte practicada, la cual corroboró que la nave había sido sometida a mantenimiento y revisión anterior a la travesía marítima, además de ser inspeccionada por la Capitanía de Puerto Nuevo Guajira, lo que acreditó desde todo punto de vista la cautela con que actuó el capitán.

¹ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, Magistrado Ponente Arturo Solarte Rodríguez, 27 de febrero de 2009.

1/21

Asimismo, se ratificó que las causas externas generadoras de la disminución de la aptitud náutica de la nave a un 50% salieron de su deber objetivo de cuidado.

En cuanto al criterio de irresistibilidad, se tiene que por más que el capitán hubiese querido evitar el infortunio, no lo hubiese podido lograr, porque para la reparación de los discos de embrague de la nave se requería su desarme, cambio de repuestos, montaje y pruebas de marcha adelante y marcha atrás a diferentes velocidades, los cuales se debían realizar con personal e insumos especializados.

En virtud de lo anterior, se percibe por este Despacho la ocurrencia de un caso inesperado, imprevisible e irresistible por el capitán y la tripulación de la nave, que no obstante a la adversidad ocurrida, actuaron diligentemente con miras a evitar un perjuicio mayor.

De otro lado, es pertinente señalar que la navegación por sí misma es una actividad considerada por la jurisprudencia Colombiana como peligrosa, dado que la misma necesita en su desempeño del empleo de un medio (la nave) calificado como peligroso; además, de la conducta de quien la ejecuta, lo que exige que se adopten precauciones para evitar que la cosa peligrosa cause efectivamente un daño, ya sea al medio marino o a la vida humana en el mar.

En virtud de la anterior premisa, la Corte Suprema de Justicia, en sentencia del 25 de mayo de 2011, de la Sala de Casación Civil, magistrado ponente Pedro Octavio Munar Cadena, puntualizó los criterios de la responsabilidad objetiva unificados en sentencia de casación del 24 de agosto de 2009², que alude a dicho artículo, así:

"(...) a) que allí anida una verdadera responsabilidad objetiva, en donde la obligación de resarcir el daño surge no de la culpa presunta sino del riesgo o grave peligro que el ejercicio de estas actividades comporta para los demás; b) no hay necesidad de que los actos dañinos reflejen alguna culpa o que ella se presuma, lisa y llanamente, requiere que la actividad sea potencialmente perjudicial; c) que cuando las partes involucradas ejercen actividades parecidas o similares, el juez debe examinar cuál de ellas tuvo mayor o menor incidencia en el daño para así definir quién debe asumir la reparación; d) teniendo presente lo dicho, a la víctima le basta acreditar el daño y el vínculo de causalidad, amén de la actividad desplegada por el demandado; e) a éste, por su parte, si pretende exonerarse del reclamo efectuado, le corresponde acreditar la existencia de una causa extraña que impida la imputación causal del daño a la conducta desplegada (fuerza mayor, caso fortuito, la intervención de la víctima o de un tercero (...))" (Subrayado y Cursiva por fuera de texto).

De esta manera, y en congruencia con los postulados del Código de Procedimiento Civil (Art. 176), se tiene que el Capitán de la nave pudo desvirtuar el hecho legalmente presumido, es decir, la ilegitimidad de la arribada forzosa (Art. 1541 Código de Comercio).

De esta manera, y en concordancia con las pruebas pertinentes y conducentes practicadas en la investigación este Despacho procederá a confirmar el fallo de primera instancia emitido el dieciocho (18) de agosto de 2009, por la Capitanía de Puerto de Santa Marta, el cual declaró la legitimidad de la arribada forzosa acaecida el 25 de octubre de 2008 por la nave "NAUTILUS II".

²Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil Magistrado Ponente William Naranjo Vargas, 24 de agosto 2009. (Discutida en salas de 7 de octubre, 24 y 25 de noviembre de 2008, 17 de marzo de 2009 y aprobada en Sala de 4 de mayo de 2009).

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 este Despacho se abstendrá de referirse a aquellos.

VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE

El Capitán de Puerto de Santa Marta consideró que no se comprobaron hechos que transgredieran las normas de la Marina Mercante, por consiguiente y en cumplimiento del artículo 38 del Código Contencioso Administrativo este Despacho también procederá a prescindir de referirse a éste tema.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.-CONFIRMAR en su integridad el fallo de primera instancia del dieciocho (18) de agosto de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de este fallo.

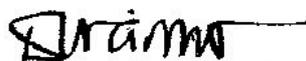
ARTÍCULO 2º.-NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido del presente fallo al señor FERNANDO ANTONIO VALBUENA MORAN identificado con Pasaporte No. DO419117 de Venezuela, capitán de la motonave "NAUTILUS II", y demás partes interesadas, en cumplimiento de 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.-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 Subdirección de Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

31 MAYO 2013



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ
Director General Marítimo