

866001210072

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 16 MAR 2015

REFERENCIA

Clase de investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo
Asunto: Grado Jurisdiccional de Consulta
Número de expediente: 12012010005
Sujetos Procesales: Capitán de la motonave VERDE LUNA
Armador de la motonave VERDE LUNA
Agente marítimo de la motonave VERDE LUNA
Clase de Siniestro: Arribada Forzosa

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la sentencia del 23 de agosto de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Tumaco, dentro de la investigación jurisdiccional por el siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave VERDE LUNA de bandera colombiana, ocurrido el 20 de abril de 2010, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante protesta recibida el 20 de abril de 2010, suscrita por el señor CARLOS SOLÍS, capitán de la motonave VERDE LUNA de bandera colombiana, se informó al Capitán de Puerto de Tumaco, que debido a problemas en la navegación, la nave debía arribar de manera forzosa al puerto en cita.
2. En consecuencia, el Capitán de Puerto de Tumaco profirió auto de apertura de investigación, 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 la sentencia del 23 de agosto de 2011, el Capitán de Puerto de Tumaco, exoneró de responsabilidad al señor CARLOS SOLÍS, capitán de la nave VERDE LUNA, por el arribo forzoso ocurrido el 20 de abril de 2010.

Así mismo, el a quo se abstuvo de pronunciarse respecto del avalúo de los daños causados con ocasión del citado siniestro marítimo.

160

4. Vencido el término para interponer los recursos de reposición y de apelación en contra de la decisión de primera instancia, éstos no fueron presentados, motivo por el cual, el Capitán de Puerto de Tumaco 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 CARLOS SOLÍS, capitán de la motonave VERDE LUNA de bandera colombiana, las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos, fueron las siguientes:

"(...) El día 18 de abril de 2010 me encontraba realizando faena de pesca de aguas someras a la altura de Salahonda, cuando a las 09:00 de la mañana sentí que la nave estaba muy balsuda y empecé a subir el lance y mire que se habían soltado las compuertas de arrastre, en seguida llama a mi patrón y me ordenó que arribara al puerto más cercano del lugar de donde se encontraba, que las compuertas me las enviaba en la motonave MIREÑO, que estaría arribando el 20 de abril de 2010.

Por tal motivo Capitán, solicite el arribo a este puerto para instalar las compuertas nuevas y luego seguir realizando la faena de pesca (...)"

ANÁLISIS TÉCNICO

De las pruebas legal y oportunamente allegadas al expediente, se concluyó que las causas técnicas y náuticas que dieron lugar al siniestro marítimo de arribada forzosa de la nave VERDE LUNA, fueron las siguientes:

- Mediante permiso de zarpe N° 137302 del 13 de abril de 2010, la Capitanía de Puerto de Buenaventura, autorizó a la nave VERDE LUNA de bandera colombiana, realizar faena de pesca de camarón, en aguas someras jurisdiccionales colombianas (zona 1), con recalada a Buenaventura, por vigencia de un mes.
- El 18 de abril de 2010, la nave VERDE LUNA se encontraba en faena de pesca a la altura de Salahonda, cuando sintieron que el equipo de arrastre chocó con algo y que la motonave se estaba yendo a pique.



- Debido a ello, el cable se rompió y se perdieron las compuertas de arrastre.
- En consecuencia, la nave arribó al puerto más cercano, que para el caso era el de Tumaco, a fin de remplazar las compuertas de arrastre y continuar con la faena de pesca.

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".

Ello quiere decir que, cualquier recalada en puerto distinto del autorizado en el permiso de zarpe, constituye arribada forzosa.

En el caso bajo estudio vemos que, la nave VERDE LUNA de bandera colombiana, al mando del señor CARLOS SOLÍS, contaba con autorización de zarpe N° 137302, expedido por la Capitanía de Puerto de Buenaventura, por medio del cual autorizaba la salida de dicha nave desde el día 13 de abril hasta el 13 de mayo de 2010, con destino a la zona de pesca N° 1 del pacífico colombiano (fol. 6)

163

Sin embargo, como se evidencia de las pruebas obrantes en el expediente, la citada nave arribó al puerto de Tumaco el día 20 de abril de 2010, sin contar con autorización para ello, configurándose de esta manera el siniestro marítimo de arribada forzosa.

Ahora bien, conforme a lo señalado en el artículo 1541 del Código de Comercio, la arribada forzosa 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 primera instancia estableció que la arribada forzosa de la nave VERDE LUNA, acaeció como resultado de un caso fortuito imprevisible y en consecuencia exonero de responsabilidad al capitán CARLOS SOLÍS, 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 21 de abril de 2010, el señor CARLOS SOLÍS, capitán de la nave VERDE LUNA, manifestó lo siguiente:

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 - Decimoprimera edición, pág. 50-51.

150

"Preguntado.- Sírvase realizar al Despacho, un relato claro y detallado de los hechos ocurridos el día 20 de abril de 2010, cuando la nave VERDE LUNA arribo forzosamente al puerto de Tumaco. Contestado.- se nos fue la compuerta de arrastre de mano izquierda arrastrando para el sur, entonces yo llamé al patrón y me explicó lo que había pasado, le dije estoy a la altura de Salahonda y le voy a mandar las compuertas de arrastre, me dijo métase al puerto más cercano que era Tumaco y en la motonave EL MIREÑO le mando las compuertas de arrastre, que efectivamente llegaron ayer a las 3 de la tarde (...) Preguntado.- Sírvase manifestar al Despacho si el daño de la compuerta de arrastre afectaba la navegación de la embarcación. Contestado.- Es que esas van en el fondo, van pescando porque ellas van barriendo, si ellas se arrancan se va el equipo de pesca, por eso se fueron ellas, el barco se ladea".

Del anterior extracto, se destaca que la nave VERDE LUNA, sufrió la pérdida de las compuertas de arrastre y que debido a ello se vio obligado a recalar al puerto más cercano para remplazarlas, a fin de poder continuar la faena de pesca.

Lo anterior, también encuentra respaldo en el acta de visita N° 02.0950-N-10 del 20 de abril de 2010 (fol. 5), donde en el acápite de observaciones se hizo constar que la nave recaló debido a que se arrancaron las compuertas de arrastre.

En este punto, es oportuno recordar que las compuertas de arrastre, técnicamente conocidas como puertas deflectoras, son una especie de pesas que usan las naves que realizan pesca de arrastre, para bajar la red al fondo marino y mantener abierto el arte mediante la presión ejercida por el agua en la superficie plana de la puerta.

Es decir que, debido a que las puertas deflectoras se encuentran sumergidas en el mar, existe la probabilidad de que se puedan enredar y ello provocaría que la nave se escorara por el lado en el cual ésta se encuentra sujeta, por lo cual, con el propósito de evitar el escoramiento y posterior naufragio de la nave, se corta el cable de sujeción.

En el caso bajo estudio, es claro que la nave VERDE LUNA el día de los hechos se encontraba realizando faena de pesca de arrastre y que al advertir que la nave se estaba escorando, se cortó el cable de sujeción de las puertas deflectoras, a fin de evitar un daño mayor, tal como se extrae de la siguiente declaración:

Declaración rendida por el señor PEDRO ANGULO, marinero de máquinas de la motonave VERDE LUNA. (fol. 9 reverso)

"(...) Preguntado.- Sírvase realizar al Despacho, un relato claro y detallado de los hechos ocurridos el día 20 de abril de 2010, cuando la nave VERDE LUNA arribo forzosamente al puerto de Tumaco. Contestado.- porque se nos fue un equipo de arrastre, es decir que íbamos arrastrando y el equipo chocó con algo, el barco se iba yendo a pique y se arranco el cable (...)".

En el mismo sentido, se manifestó el señor FULTON RESTITUTO BONÉS VILLA, en calidad de agente marítimo:

"(...) Preguntado.- Sírvase manifestar al Despacho si el daño de la compuerta de arrastre afectaba la navegación de la embarcación. Contestado.- Si afecta, porque sin

103

esas compuertas no se podía realizar faena de pesca, porque ellos en ese momento tuvieron que cortar las compuertas de lo contrario el barco se hubiera hundido (...)"

Al respecto, es preciso señalar que el objeto de la navegación emprendida por la nave VERDE LUNA el día 13 de abril de 2010, era realizar faena de pesca de camarón en aguas someras jurisdiccionales de Colombia zona 1, tal y como consta en el documento de zarpe. (fol. 06)

Por todo lo antes expuesto, es dable concluir que la pérdida de las puertas deflectoras (también conocidas como puertas de arrastre), constituían una falla que afectaba el objeto de la navegación, pues sin ellas era imposible continuar la faena de pesca y de no haberlas cortado, se hubiera expuesto la seguridad de la carga, de la tripulación y de la nave misma.

Es de anotar también, que la nave VERDE LUNA partió de Buenaventura el día 13 de abril de 2010 y el objeto de la navegación se llevó a cabo sin ningún tipo de inconvenientes hasta el día 20 de abril de la misma anualidad, fecha en que se presentó la pérdida de las puertas deflectoras, por lo cual, es dable concluir que ésta se presentó de manera imprevisible.

Además, aún cuando el señor CARLOS SOLÍS, capitán de la nave VERDE LUNA, alistó la nave y las herramientas necesarias para la faena de pesca, no era posible que pudiera prever que las puertas deflectoras se enredarían y habría que cortarlas, máxime, cuando el daño se presentó luego de seis (6) días de encontrarse navegando.

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

Al respecto, es de señalar que revisada la decisión de primera instancia, se advierte que en la parte resolutive el Despacho no se pronunció respecto de la legitimidad de la arribada forzosa de la nave VERDE LUNA, por lo cual, con el propósito de armonizar la parte motiva con la parte resolutive del citado acto administrativo y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 1541 del Código de Comercio, se modificará el artículo primero del fallo consultado, en el sentido de declarar legítimo el arribo de la precitada motonave al puerto de Tumaco.

En cuanto a los daños, se advierte que con la recalada de la nave VERDE LUNA 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.

De otro lado, conforme 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 náutica desplegada por el señor CARLOS SOLÍS, capitán de la nave VERDE LUNA, no se configuró violación alguna a la normatividad Marítima, en consecuencia, el Despacho se abstendrá de pronunciarse al respecto.

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

RESUELVE

1/23

ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR el artículo primero de la sentencia del 23 de agosto de 2011, proferido por el Capitán de Puerto de Tumaco, de acuerdo a las consideraciones expuestas en la parte motiva del presente proveído, el cual quedará así:

“**ARTÍCULO 1°.- DECLARAR** legítima la arribada forzosa efectuada por la nave VERDE LUNA de bandera colombiana, al puerto de Tumaco el día 20 de abril de 2010, en consecuencia, exonerar de responsabilidad al señor CARLOS SOLÍS, identificado con la C.C. N° 4.679.469, en calidad de capitán de la citada nave, de acuerdo con los argumentos expuestos en la parte motiva de la presente decisión”.

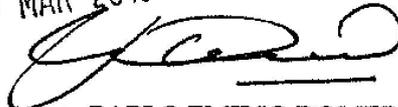
ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Tumaco el contenido de la presente decisión a los señores CARLOS SOLÍS, identificado con la C.C. N° 4.679.469, HECTOR CAICEDO JAURI, identificado con C.C. N° 94.445.546 y FULTON RESTITUTO BONAS VILLA, identificado con la C.C. N° 12.904.889, en calidad de capitán, armador y agente marítimo, respectivamente, de la nave VERDE LUNA, 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.

16 MAR 2015



Contralmirante PABLO EMILIO ROMERO ROJAS
Director General Marítimo (E)