

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 22 OCT 2015

Referencia: 17012009021 CP7
Investigación: Siniestro marítimo de arribada forzosa M/N "NAMASTE" -Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo del 29 de junio de 2012, proferido por el Capitán de Puerto de San Andrés, dentro de la investigación adelantada por el siniestro marítimo de arribada forzosa del Yate "NAMASTE" de bandera U.S.A., ocurrido el 13 de diciembre de 2009, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El 13 de diciembre de 2009 la motonave "NAMASTE" de bandera U.S.A. arribó al Puerto de San Andrés, Isla, con zarpe expedido por la Autoridad Marítima de Panamá, con destino a Texas, U.S.A., siendo recibida por el funcionario de la Capitanía de Puerto acorde con el acta de visita No. CP-07-1623-I-09 de dicha fecha.
2. El señor Alexander John Billings, capitán, presentó acta de protesta explicando la razón por la cual arribó a dicho Puerto pese a tener otro lugar de destino.
3. El 15 de diciembre de 2009 el Capitán de Puerto de San Andrés ordenó la apertura de la investigación por arribada forzosa de la motonave, disponiendo las diligencias pertinentes para esclarecer los hechos.
4. El 18 de diciembre de 2009 el Capitán de Puerto de San Andrés profirió el auto ordenando el cierre de la investigación y corrió traslado a las partes por el término legal de tres (3) días, para alegatos de conclusión.
5. El 24 de diciembre de 2009 el Capitán de Puerto de San Andrés dejó constancia que las partes no presentaron alegatos de conclusión.
6. El 29 de junio de 2012 el Capitán de Puerto de San Andrés profirió el fallo de primera instancia en el que declaró la arribada forzosa ilegítima de la motonave "NAMASTE" de bandera U.S.A., agregando que el capitán incurrió en una infracción a las normas de Marina Mercante, por lo que le impuso como sanción un llamado de atención y se abstuvo de pronunciarse respecto de avalúo de daños, por no haberse presentados éstos.

158

7. El 24 de octubre de 2012 se notificó personalmente el fallo al señor René Cardona, Agente Marítimo de la motonave. Así mismo, se notificó por edicto que fue fijado del 25 al 30 del mismo mes y año.
8. Con oficio No. 17201201151 del 16 de noviembre de 2012 el Capitán de Puerto de San Andrés envió el expediente a la Dirección General Marítima, en 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, el Director General Marítimo es competente para conocer en consulta de las investigaciones por siniestros marítimos ocurridos dentro de la jurisdicción establecida en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 de la Constitución Política, la sentencia C-212 de 1994 de la Corte Constitucional, y el Concepto del 4 de noviembre de 2004 -Radicado 1605-, emanado de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado.

ANÁLISIS TÉCNICO

No reposa en el expediente peritaje que determine las condiciones técnicas de la motonave para el momento de los hechos. No obstante se allegó copia del acta de protesta suscrita por el capitán de la motonave "NAMASTE" de bandera U.S.A., y copia del boletín meteomarinero del Centro de Investigaciones Oceanográficas del Caribe, para el viernes 11 y sábado 12 de diciembre de 2009, sin que se evidencie fenómenos océano-atmosféricos desfavorables en San Andrés y Providencia, Islas.

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 San Andrés para proferir decisión de primera instancia. Igualmente, se hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta, así:

En cuanto a los aspectos procesales y probatorios se refiere, este Despacho evidencia que:

1. La investigación por el siniestro marítimo de arribada forzosa fue iniciada el 15 de diciembre de 2009, acorde con lo dispuesto en el artículo 35 del Decreto Ley 2324 de 1984, siendo notificado personalmente del auto de apertura el capitán de la motonave "NAMASTE", de bandera U.S.A. como lo dispone el artículo 36 ibídem.
2. El mismo día de la apertura de la investigación la Capitanía de Puerto realizó la diligencia de audiencia donde se escuchó al señor ALEXANDER JOHN BILLINGS, capitán de la motonave, en versión libre de juramento y sin apoderado, ya que el deponente manifestó no requerirlo. Igualmente, escuchó en versión libre de juramento al señor Rene Cardona, Agente Marítimo.

163

3. En el acta de visita No. CP-07-1623-I-09 del 13 de diciembre de 2009 el funcionario de la Capitanía de Puerto de San Andrés hace la observación de que: "*Ninguno de los tripulantes presenta síntomas de enfermedad...*". (Cursiva fuera de texto).
4. Del plenario incorporado al expediente, así como del razonamiento producto de la sana crítica, el señor Capitán de Puerto de San Andrés señala que el siniestro marítimo de arribada forzosa¹ de la motonave "NAMASTE" de bandera U.S.A., presentado el día 13 de diciembre de 2009 obedeció a la culpa exclusiva del capitán, por lo tanto calificó la arribada como ilegítima. Así mismo, señaló que el capitán incurrió en una infracción a las normas de Marina Mercante contenida en el numeral 1 del artículo 2 de la Resolución DIMAR 520 de 1999 y el numeral 5 del artículo 1502 del Código de Comercio, por lo que lo sanciona con una sanción consistente en un llamado de atención o amonestación escrita, en los términos de los artículos 80 y 81 del Decreto Ley 2324 de 1984.
5. El fallo de primera instancia fue proferido el 29 de junio de 2012, por el señor Capitán de Puerto de San Andrés, esto es dos (2) años y cinco (5) meses después de iniciada la actuación, de tal manera que no se cumplió el término general previsto en el artículo 50 del Decreto Ley 2324 de 1984, por lo que procede hacer una invitación a la autoridad en mención, para que esta situación no se siga presentando pese a que dicha mora, por sí misma, no constituye nulidad.

De otra parte se tiene lo siguiente:

1. Durante la investigación de siniestros marítimos se debe acreditar y verificar², según corresponda:
 - a) El lugar y hora del accidente o siniestro.
 - b) La visibilidad, condiciones de tiempo y de mar.
 - c) El estado del buque o buques y sus equipos.
 - d) Los libros de bitácora y órdenes a las máquinas y/o registradores automáticos.
 - e) Los certificados de matrícula y patente de navegación.
 - f) Los certificados de navegabilidad, seguridad y clasificación que se estimen necesarios

De acuerdo con los documentos y diligencias que obran en el expediente el lugar del siniestro marítimo de arribada forzosa acaeció en San Andrés, Isla, el día 13 de diciembre de 2009, a las 10:30 horas, cuando las condiciones del mar eran estables según el boletín meteorológico del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe; el velero contaba con los equipos para navegar, entre ellos: un (1) radar, dos (2) GPS, dos (2) cartas electrónicas, manuales varios y un radio de comunicaciones HF. Igualmente, poseía el certificado de documentación al día.

2. Si bien es cierto que el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984 -citado por el señor Capitán de Puerto de San Andrés en el fallo de primera instancia- considera la arribada forzosa como un accidente o siniestro marítimo, también lo es que el artículo 1540 del Código de Comercio, aclara que es: "... la entrada necesaria a puerto distinto del

¹ Artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984.

² Artículo 43 del Decreto Ley 2324 de 1984.

autorizado en el permiso de zarpe". (Cursiva, negrilla y subraya fuera de texto), lo cual permite inferir que esta medida se establece para superar una falla técnica presentada a bordo, que ponga en riesgo la seguridad de la nave y sus ocupantes.

3. En el caso particular el señor Alexander John Billings, capitán de la motonave "NAMASTE" de bandera U.S.A., manifestó, tanto en la protesta como en la audiencia, que su ingreso al Puerto de San Andrés, Isla, obedeció a que el estado del tiempo era malo a ochenta (80) millas de la Isla. Sin embargo, señaló que le había informado al Capitán de Puerto de Panamá que zarpaba con destino a Estados Unidos, pero que le colocara en la lista de tripulación la Isla de San Andrés y la Isla de Gran Caimán por si hubiese mal tiempo, pero éste no lo colocó.

Así las cosas, la arribada de la motonave a San Andrés no se debió a un problema técnico, ni a una situación de fuerza mayor o caso fortuito, si no a la voluntad libre y consiente del Capitán, lo cual lo hace responsable del hecho.

4. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984 los fallos deben ser motivados, debiendo hacer la declaración de culpabilidad y responsabilidad con respecto a los accidentes investigados, si a ello hubiere lugar, y determinar el avalúo de los daños ocurridos, e imponer las sanciones o multas que fueren del caso si se comprobaren violaciones a normas o reglamentos que regulan las actividades marítimas.

En este caso particular el Despacho encuentra que el fallo de primera instancia del 29 de Junio de 2012, proferido por el señor Capitán de Puerto de San Andrés, fue debidamente sustentado y fundamentado en las pruebas allegadas, declarando que la arribada forzosa fue ilegítima y que el capitán de la motonave incurrió en infracción o violación a las normas de Marina Mercante determinadas en el literal d, numeral 1, del artículo 2 de la Resolución No. 520-DIMAR-1999 y el numeral 5, del artículo 1502 del Código de Comercio-, por cuanto el responsable del gobierno de la nave no contaba con la licencia de navegación y además cambió la ruta autorizada, de tal manera que el Capitán de Puerto actuó acorde con lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984 y demás normas concordantes.

Adicionalmente se precisa, que no se evidencian violaciones a los derechos del debido proceso y de defensa previstos en el artículo 29 de la Constitución Política. Empero, se halla que en la parte resolutive se menciona que el nombre de la motonave es "CAPITÁN NAMESTE" y la bandera es "HONDUREÑA", lo cual no corresponde con los documentos y versiones que reposan en el expediente, pues el yate es llamado "NAMESTE" y la bandera es "U.S.A.", por lo tanto se considera conveniente hacer la aclaración respectiva en esta instancia procesal.

5. Es de tener en cuenta que el grado jurisdiccional de consulta de los fallos de primera instancia se surte ante el Director General Marítimo, cuando no se interpone el recurso de apelación. Además, no existe la posibilidad jurídica de decretar y practicar pruebas, ni de escuchar a las partes interesadas, pues la decisión se toma de plano.

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

MSD

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR en su integridad el fallo del 29 de junio de 2012, proferido por el Capitán de Puerto de San Andrés, dentro de la investigación No. 1701200921-CP7 adelantada por el siniestro marítimo de arribada forzosa, haciendo la aclaración que el nombre de la motonave es "NAMASTE" y su bandera corresponde a la U.S.A., de conformidad con lo expuesto en la parte considerativa de este proveído.

ARTÍCULO 2º.- EXHORTAR a la Capitanía de Puerto de San Andrés, para que las investigaciones de siniestros marítimos se lleven a cabo dentro del término general previsto en el artículo 50 del Decreto Ley 2324 de 1984, salvo casos debidamente justificados.

ARTÍCULO 3º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de San Andrés el contenido de la presente decisión al señor RENE CARDONA TORRES, Agente Marítimo de la motonave "NAMASTE" de bandera U.S.A., así como a las demás partes interesadas, conforme a lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 4º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de San Andrés, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 5º.- 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 Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima, para lo de su competencia.

Notifíquese y cúmplase.

22 OCT 2015



Vicealmirante **PABLO EMILIO ROMERO ROJAS**
Director General Marítimo (E)