

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



17 NOV 2015

Bogotá, D.C., 17 NOV 2015

Referencia: 17012009006
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 28 de octubre de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés, dentro de la investigación por los siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "SARA ISABEL" de bandera colombiana, ocurrido el 2 de marzo de 2009, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta del 4 de marzo de 2009, suscrita por el Capitán de la motonave "SARA ISABEL" de bandera colombiana, el Capitán de Puerto de San Andrés tuvo conocimiento del arribo forzoso de la citada nave, debido a que se le presento un daño en el motor, motivo por el cual quedó a la deriva.
2. Por lo anterior el día 4 de marzo de 2009, el Capitán de Puerto de San Andrés decretó la apertura de la investigación, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos y fijó fecha para la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de San Andrés profirió decisión de primera instancia el día 28 de octubre de 2010, a través de la cual declaró ilegítima la arribada forzosa de la motonave "SARA ISABEL", y declaró responsable al Capitán de la citada nave señor WILBERT ANTHONY WATLER, por violación a las normas de Marina Mercante.

En consecuencia, le impuso a título de sanción multa de cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes, pagaderos en forma solidaria con el señor AMAURY CORCHO ORTÍZ, en calidad de Propietario y/o Armador de la citada nave.

4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de San Andrés envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme lo establece el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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 siniestro marítimo 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.

ANÁLISIS TÉCNICO

De la revisión del proceso se concluye, que las causas técnicas que rodearon el siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "SARA ISABEL" de bandera colombiana, al puerto de San Andrés, fueron las siguientes:

Encontrándose en faena de pesca en el sector del banco de roncador, se desprendió la soldadura de la volanta del motor de la nave, motivo por el cual se quedaron sin máquina derivando durante ocho días.

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, a su vez 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 cada una de las etapas de la investigación de primera instancia, adelantadas por el Capitán de Puerto de San Andrés, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Ahora bien, se estima pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

1. Del material probatorio, se comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "SARA ISABEL" de bandera colombiana, al puerto de San Andrés, ocurrido el día 2 de marzo de 2009, cuando encontrándose en faena de pesca en el banco del cayo roncador se rompió la soldadura de la volanta, lo que provocó que se quedarán si máquina y derivaran por más de ocho (8) días. (Art. 26 Decreto Ley 2324 de 1984).
2. De la revisión de la decisión de primera instancia se extrae lo siguiente:

El fallador de primera instancia declaró ilegítima la arribada forzosa al puerto de San Andrés de la motonave "SARA ISABEL" de bandera colombiana, debido a que el siniestro ocurrió por la falta de mantenimiento y reparación de un daño anterior que había sufrido la máquina con anterioridad.

En virtud de ello, y antes de analizar la legitimidad o ilegitimidad de la arribada forzosa se hace necesario realizar las siguientes precisiones:

El artículo 1540 del Código de Comercio, define la arribada forzosa como:

"Llámenese arriba forzosa la entrada necesaria a puerto distinto del autorizado en el permiso de zarpe"

A su turno, el artículo 1541 de la norma ibídem, prevé:

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

De lo anterior y sobre el caso en concreto, se evidencia la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "SARA ISABEL", pues entró al puerto de San Andrés, sin estar autorizada mediante el zarpe No. CP12-0048-N-09, emitido por la Capitanía de Puerto de Providencia, el que le permitía navegar con destino a los cayos del Norte y regresar a la isla Providencia.

Ahora bien, para determinar la responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa, es necesario citar algunos apartes de la declaración rendida el día 5 de marzo de 2009, por el señor WILBERT ANTHONY WALTER, en calidad de Capitán de la motonave "SARA ISABEL", en la que narró los hechos, de la siguiente manera:

"Zarpamos el día 16 a las nueve de la mañana con destino al banquito de roncador, arribando a la madrugada y de ahí salimos a trocear bonito, después nos fondeamos para empezar la faena de pescá, después de haber cogido unas 250 libras de pescado procedí a moverme del lugar y en esas empezó el ruido en la volanta de la motonave, procediendo a ver cuál era el ruido con el mecánico en el cuarto de máquinas, dándome cuenta que era el problema de la vez pasada, la soldadura se había roto otra vez, donde está el cuñero, tratando de ver si se podía acomodar, y como no se pudo salí a tirar el ancla a ver si podíamos arreglar allá afuera y entonces ya estábamos en el hondo y el ancla no alcanzaba, entonces empezó a derivar, después traté de comunicarme con la M/N MARIA DEL CARMEN, pero no tuve comunicación en el instante y empezó el tiempo a sacarnos y alejarnos del banco de pesca y ahí empezamos a derivar hasta que a los ocho días nos sobrevoló una avioneta que no sé si era de colombiana o americana, la cual le informó al Guardacostas colombiano USS SAMUEL V. ROBERTS, la cual nos encontró a los ocho días, la cual permaneció acompañándonos cuatro días hasta que llegó la embarcación BLUE FIND (...)"

En relación con las revisiones efectuadas a la nave antes del zarpe, dijo:

"Si, el problema es que como estaba soldado la tuerca de la volante eso se volvió a romper"

Sobre cuándo fue la última reparación de la volante de la embarcación, informó:

"Aproximadamente como seis días lo habíamos soldado pero eso no puede funcionar soldado porque tiene que llevar una rosca o tuerca con un pin"

Por su parte, el señor JULIO ROBINSON HAWKINS, en calidad de maquinista de la motonave "SARA ISABEL", sobre los hechos relató lo siguiente:

"(...) escuchamos un ruido en el cuarto de máquinas y cuando abrí la puerta me di cuenta que la volante del motor estaba desprendida del eje, lo mismo que había pasado el día anterior, en ese instante procedimos a tirar ancla, ya estábamos fuera del banco y no nos alcanzaba la cuerda para tirar el ancla, mejor dicho no alcanzaba para echar el bote, y desde allí tuve que apagar los motores y empezamos a derivar, (...)"

Acerca del daño sufrido por la nave y la posición en la que se presentó, dijo:

"Ocurrió en el banco del Cayo roncador y el daño que ocurrió fue el cuñero que aguanta firmemente la volante en el motor"

En relación con el mantenimiento de la nave, informó:

"Antes de salir a la faena un soldador de nombre Blas en la isla Providencia realizó trabajos de reparación en esa pieza"

De las declaraciones transcritas, se colige que durante la faena de pesca realizada por la motonave "SARA ISABEL" desde el día 16 de febrero de 2009, en el sector del banco del cayo roncador, se rompió la soldadura de la tuerca de la volante¹ del motor, quedando a la deriva por más de ocho días, hasta que fueron apoyados por la nave "BLUE FIN" que los remolcó hasta al puerto de San Andrés, adicionalmente, dicha novedad en el motor se había presentado en otras oportunidades, incluso el día anterior a la fecha de los hechos investigados la misma pieza que se dañó ya presentaba fallas.

Teniendo en cuenta que el Código de Comercio² contempla como función y obligación del Capitán la de cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va a emprender, y se demostró que la motonave "SARA ISABEL" que el Capitán de la nave no tomó las acciones para regresar al puerto de Providencia para reparar el problema una vez se presentó, a contrario sensu hizo caso omiso a la falla en la máquina y

¹ Tomado del libro Fundamentos de motores de combustión interna, Facultad de ingeniería naval DFIN. Ing. Edgar Enrique Vergara Verbel, Escuela Naval Almirante Padilla, edición 2006. Volante o Volante de inercia: es una rueda pesada de fundición que se monta en el extremo del cigüeñal más próximo a la caja de cambio. Su principal característica mecánica es el momento de inercia, o resistencia a ser acelerado o desacelerado. Por lo anterior, el volante, también se encarga de evitar la caída de revoluciones cuando en un motor donde se acopla una caja de cambios, se realiza la variación de marchas. Además es el elemento que actualmente permite el inicio de un motor, debido a que su corona dentada está conectada al motor de arranque.

² Código de Comercio, artículo 1501, numeral 1.

prosiguió la navegación, hecho que sin duda alguna puso en riesgo la seguridad de la nave y de la vida humana en el mar, lo que hace a esta circunstancia desde todo punto de vista previsible.

Adicional a lo anterior, se evidencia que el problema en la máquina de la motonave "SARA ISABEL" no pudo ser solucionado inmediatamente, debido a que como lo expresó el marinerero JULIO ROBINSON HAWKINS, tenía conocimientos en máquinas, pero su licencia era de patrón de pesca artesanal, razón por la cual, este Despacho considera ilegítima la arribada forzada de la citada nave al puerto de San Andrés, y por ende recae la responsabilidad en la ocurrencia de este siniestro marítimo sobre el Capitán WILBERT ANTHONY WATLER ACERO, razón por la cual se respalda la posición del *a quo*.

Ahora bien, conforme lo establece el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, dentro de esta clase de investigaciones se debe realizar la declaratoria por la existencia de violación a las normas de Marina Mercante, en virtud de ello, se evidencia que el Capitán de la nave investigada no cumplió con las normas que se enuncian a continuación:

El artículo 1501 del Código de Comercio confiere funciones y obligaciones al capitán de la nave, entre las que están:

"(...) (1) Cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va a emprender

2. Cumplir con las leyes y reglamentos de marina, sanidad, aduana, policía, hacienda, inmigración, etc., de los puertos de zarpe y arribo"

El artículo 1502 de la norma *ibídem* consagra:

"Entrar a un puerto distinto al de su destino, salvo que las condiciones de la navegación lo exijan autorizado en el zarpe"

Sobre la responsabilidad del Capitán de la nave frente al armador, el artículo 1503 establece, así:

"(...) La responsabilidad del capitán principia desde que se hace reconocer como comandante de la nave y termina con la entrega de ella".

Conforme lo establecen las normas transcritas, el Capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave, su responsabilidad empieza desde que se hace reconocer como tal y termina con la entrega de ella, debe cerciorarse de que ésta se encuentra en buenas condiciones de navegabilidad, además que le está prohibido entrar a un puerto distinto al autorizado en el zarpe.

De lo anterior se evidencia que, el Capitán de la motonave "SARA ISABEL", no cumplió con las funciones y prohibiciones descritas y consagradas en el Código de Comercio y transcritas anteriormente.

Ahora bien, es claro que el fallador de primera instancia no realizó el avalúo de los daños que sufrió la embarcación como consecuencia del siniestro marítimo de arribada forzosa, hecho que en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984 debe contemplarse en la decisión.

Sin embargo, atendiendo que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar, practicar, pruebas y citar a las partes, por cuanto se debe emitir una decisión de plano, este Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

Finalmente, se estima pertinente mencionar por este Despacho, que el *a quo* sancionó al Capitán de la motonave "SARA ISABEL" con multa de cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes, sin especificar su valor en pesos, razón por la cual este Despacho procederá a modificar el artículo 3 de la decisión consultada, estableciéndola la multa en dos millones cuatrocientos ochenta y cuatro mil quinientos pesos m/cte. (\$ 2.484.500), tomando como base de liquidación el salario establecido para el año 2009.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR el artículo 3 de la decisión del 28 de octubre de 2010, emitida por el Capitán de Puerto de San Andrés, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, el cual quedará así:

"Imponer a título de sanción al señor WELBERT ANTHONY WATLER ACERO identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 18.005.569 expedida en Providencia, en su calidad de Capitán de la motonave "SARA ISABEL" de bandera colombiana, multa de cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de dos millones cuatrocientos ochenta y cuatro mil quinientos pesos m/cte. (\$ 2.484.500), pagaderos en forma solidaria con el señor AMAURY CORCHO ORTÍZ, identificado con la Cédula de Ciudadanía No. ..en calidad de Propietario y/o Armador de la citada nave, dineros que deben ser consignados a favor de la Dirección del Tesoro Nacional, cuenta corriente No. 05000024-9, código rentístico No. 12-12 - 75 del Banco Popular."

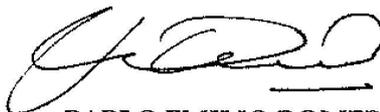
ARTÍCULO 2º CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión del 28 de octubre de 2010, emitida por el Capitán de Puerto de San Andrés, con fundamento en la parte considerativa de este proveído.

ARTÍCULO 3º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de San Andrés el contenido de la presente decisión a los señores WELBERT ANTHONY WATLER y AMAURY CORCHO ORTÍZ, en calidad de Capitán, Propietario y/o Armador de la motonave "SARA ISABEL" de bandera colombiana, y demás partes interesadas, en cumplimiento de 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.

Notifíquese y cúmplase. 17 NOV 2015



Vicealmirante PABLO EMILIO ROMERO ROJAS
Director General Marítimo (E)