

30

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 21 ABR 2017

Referencia: 14012013016
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 31 de octubre de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave tipo velero "CALAO" de bandera de Francia, de matrícula No. B68787, ocurrido el 26 de julio de 2013, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta del 27 de junio de 2013, suscrita por el Comandante de la ARC "ALMIRANTE PADILLA", la Capitanía de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa efectuada por la motonave tipo velero "CALAO" de bandera de Francia, al quedar a la deriva por fallas en el timón y en el sistema de propulsión.
2. En consecuencia el día 31 de julio de 2013, el Capitán de Puerto de Santa Marta decretó la apertura de investigación por el presunto siniestro marítimo de arribada forzosa, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos, y fijó fecha para la realización de 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 Santa Marta el día 31 de octubre de 2013, profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró legítima la arribada forzosa efectuada por la motonave "CALAO" de bandera de Francia.

En igual sentido, se abstuvo de pronunciarse sobre el avalúo de los daños causados como consecuencia del siniestro marítimo.

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

ANÁLISIS TÉCNICO

En informe rendido por el Perito IGOR ARELLANO LACHARME (folios 20 al 30), se concluyó lo siguiente:

Registro: La lancha está registrada en el puerto de PAIMPOL, Francia, no fue presentado ya que acuerdo información dada por el capitán los documentos se perdieron en el bote de salvamento.

Plan de mantenimiento: No se cuenta a bordo con un plan de mantenimiento, se solicitaron evidencia de que se le está realizando mantenimiento a los equipos pero esta no fue presentada, el armador manifiesta que todas la evidencias se perdieron con sus documentos, pero el Noviembre de 2012 en la isla Carriocoa que es una de las islas de Granadas, se le realizaron trabajos en la Troja, como son revisión general del estado del casco y pintura.

Inspección: Teniendo en cuenta las características del tipo de siniestro, solo se presentó daño en el timón del velero, lo que ocasionó que este se quedar sin gobierno dificultando e imposibilitando su maniobrabilidad en condiciones de mar gruesa y tormenta:

En entrevista con el señor MICHALE LOUIS LE HOEÉROU, capitán y dueño del velero, este manifiesta que zarpo de Martinica el sábado 20 de julio con rumbo al puerto de Cartagena, aceptando una invitación de amigo, el jueves 25 de julio siendo aproximadamente las 09:20, teniendo vientos de 30 nudos y olas de 4 metros, sintió un fuerte golpe en el casco, exactamente en el área el timón, a partir de ese momento perdió el gobierno del velero, ya que el timón no respondía.

Se le pregunta si tiene la posición donde sufrió la avería e informa que fue en: Latitud 12° 01' 051" N y Longitud 073° 42' 456" W, también manifiesta que una vez se presentó la avería siendo las 13:00 horas activa el EPIR y programó para el abandono del velero, siendo las 17:00 vio un buque acercándose (buque grande de color blanco, posiblemente crucero), pensó que lo venían a rescatar, bajó el bote zodiac al agua, un mínimo vital, sus documentos y elementos personales y los papeles del velero, pero por las condiciones del mar empeoraron y una fuerte volteó y retiró el zodiac del velero llevándose las pertenencias y demás elementos con él.

A una distancia de dos millas el crucero cambió de rumbo y se retiró e inmediatamente divisé un avión de la Marina colombiana que me comunicó que el socorro llegaría a las dos de la mañana, que este pendiente. Siendo viernes pasado medio día llega el ARC Almirante Padilla y lo rescata

12/2

1. Del material probatorio, se comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "CALAO" al puerto de Santa Marta, ocurrida el día 26 de julio de 2013, cuando zarpó desde el puerto de Martinica con destino a Cartagena. 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 legítima la arribada forzosa de la motonave "CALAO" al puerto de Santa Marta, debido a que se demostró que el Capitán de la nave no tuvo ninguna injerencia en la ocurrencia del siniestro, toda vez, que este se presentó por un evento de fuerza mayor.

Conforme lo anterior, es pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

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

"Llámesese arriba forzosa la entrada necesaria a puerto distinto del autorizado en el permiso de zarpe" (cursiva fuera del texto).

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" (cursiva, negrilla y subraya fuera del texto).

De lo anterior y sobre el caso en concreto, se evidencia la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "CALAO", pues entró al puerto de Santa Marta sin estar autorizada para ello.

Ahora bien, respecto a la legitimidad de la arribada forzosa de la motonave "CALAO" al puerto de Santa Marta, es pertinente analizar las siguientes pruebas:

- En declaración rendida por el Capitán y Propietario de la motonave "CALAO" señor MICHEL LOUIS LE HOUEROU, relató los hechos de la siguiente manera:

"Salí de Martinica el sábado 20 de julio con destino a Cartagena, el jueves 26 de julio a las 09:20 de la mañana, el sintió una vibración en el timón y perdió el control del barco, bajó inmediatamente las velas, arrancó la señal de emergencia, y luego llegó un avión y me comuniqué con él, le informé mi posición, mi nombre, cuál era el problema, y después se me acercó un crucero que él pensó que venían a rescatarlo, en ese momento colocó su pequeño barco de emergencia, y empezó a subir las cosas más importantes como computador, documentos, tarjeta de crédito y luego el avión le informó que Guardacostas de Colombia iba en dos o tres horas a buscarlos desde Colombia, posteriormente el barco salvavidas por la fuerte marea se le soltó y perdió sus pertenencias, lo más importante, finalmente la fragata llegó 26 horas después de eso y lo rescataron; el capitán de la fragata le dijo primero vamos a salvar a Usted y luego a salvar al velero, porque el mar estaba duro, olas de cuatro metros, primero se acercaron con un zodiac lo rescataron y lo subieron en la fragata, y después amarraron el velero con mucha

112

contaba con pala de timón, esta fue desprendida cuando sufrió el golpe (25 de julio), se desconoce el objeto que golpeó al velero en su casco, pero lo inhabilitó para maniobrar con timón.

Conclusiones:

- Circunstancias en las cuales se produjo el siniestro marítimo del velero "CALAO" y análisis de los aspectos técnicos y náuticos relevantes con indicación precisa de la causas.

El siniestro se presentó por un golpe que sufrió el velero, el cual lo dejó son gobierno ya que le desprendió la pala del timón. Por las condiciones meteomarinas es imposible para el capitán controlar o evitar que el siniestro se presentara por lo cual el golpe sufrido no estaba bajo su control.

- Conducta técnica y náutica: El capitán es un marino con experiencia de campeón en varias regatas con velero, por lo tanto cuenta con la experiencia y pericia para el control, de este tipo de naves.
- Daños: estos fueron la perdida de la pala del timón y desgarre de un foque.
- Avalúo de daños: La reparación que se requiera es la reconstrucción total del timón o su cambio total, como en el puerto no hay como subirlo a troja y el velero no puede desplazarse por su medio a otro puerto donde pueda realizarse esta reparación en dique seco.

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 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 Santa Marta, 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:

Res.

dificultad, se rompió dos veces el amarre por lo fuerte del mar, y después lo remolcaron hasta la marina y llegamos a Santa Marta el sábado a la 01:00 am, Guardacostas recogieron el velero y lo pusieron en la Marina" (cursiva, negrilla y subraya fuera del texto).

Acerca de las condiciones en las que se encontraba el velero antes de salir de Martinica, dijo: *"Verifiqué los elementos básicos del velero, el timón, siempre realiza inspección al casco submarina y con careta y no vio nada en especial todo estaba perfectamente, hace 5 años que tiene su velero y lo conoce perfectamente" (cursiva, negrilla y subraya fuera del texto).*

En relación con cuando fue el último mantenimiento técnico del velero, informó: *"Fue en noviembre de 2012 en Carriacoa Islas Granadas, capital de Kinston, donde sacaron el barco del agua para revisar el barco, y lo pintaron con pintura submarina especial, no tengo facturas porque se me perdieron con el accidente" (cursiva, negrilla y subraya fuera del texto).*

De lo declarado por el Capitán y Propietario de la motonave "CALAO" se concluye que salió desde Martinica con destino a Cartagena, en el trayecto sintió una vibración en el timón y perdió el control del barco, ante lo que arrancó las señales de emergencia, por la fuerte marea se soltó el barco salvavidas y perdió todas sus pertenencias, siendo posteriormente rescatado por una fragata de Guardacostas.

Así mismo, que antes de salir de Martinica verificó las condiciones del velero, el timón y se le realizó una inspección submarina con careta y que todo estaba perfectamente, y que su último mantenimiento fue en noviembre de 2012 en Carriacoa Islas Granadas, capital de Kinston.

Por su parte, el Perito en su informe indicó que la causa generadora del siniestro fue por un golpe que sufrió el velero, el cual lo dejó sin gobierno, pues se desprendió la pala del timón y que ante las condiciones meteomarinas era imposible para el Capitán controlar o evitar que el siniestro se presentara debido a que el golpe sufrido no estaba bajo su control.

De lo anterior se puede colegir que, las circunstancias que rodearon la mencionada arribada forzosa no se encuadran en situaciones inesperadas (*caso fortuito o fuerza mayor*), por cuanto fueron imprevisibles e irresistibles para el Capitán de la citada nave, toda vez que el golpe que sufrió la nave no era previsible para el jefe de gobierno del velero y mucho menos que al presentarse esta circunstancia perdería el timón y se vería obligado a arribar por medio de remolque efectuado por Guardacostas al puerto de Santa Marta.

Sobre el anterior aspecto, la jurisprudencia¹ 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 "[l] (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

¹ Corte Suprema de Justicia en sentencia del 27 de febrero de 2009, magistrado ponente Arturo Solarte Rodríguez

"(...) 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 no pueda o pudo evitar, ni eludir sus efectos² (...)" (cursiva por fuera de texto).

Por lo anterior, al realizar el cotejo entre la mencionada tesis jurisprudencial con el acervo probatorio recolectado, se puede entrever que las circunstancias que rodearon el siniestro se encuadran en una situación de fuerza mayor.

3. Sobre el avalúo de los daños causados como consecuencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "CALAO", se puede evidenciar que no obra dentro del expediente de la referencia prueba en la cual se relacione el valor de éstos.

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

4. Finalmente, conforme lo establece el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, dentro de las investigaciones por siniestro marítimo se debe imponer las sanciones o multas que fueren del caso si se comprobaren violaciones a las normas o reglamentos que regulen la actividad marítima, las pruebas obrantes en el expediente denotan el cumplimiento de las normas de Marina Mercante, razón por la que se confirmará en su integridad la decisión de primera instancia.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR en su integridad la decisión del 31 de octubre de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa de este proveído.

ARTÍCULO 2. NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido de la presente decisión al señor MICHAEL LOUIS LE HOUEROU, Capitán y

² Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Magistrado Ponente Arturo Solarte Rodríguez, 27 de febrero de 2009.

123

Propietario de la motonave "CALAO" de bandera de Francia, al Representante Legal de la Agencia Marítima CARIBBEAN SEA OF COLOMBIA SHIPPING AGENCY S.A.S., 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.- REMITIR al Capitán de Puerto de Santa Marta para que una vez quede en firme, se allegue copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima..

Notifíquese y cúmplase.

21 ABR 2017



Contralmirante PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ
Director General Marítimo