

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 26 MAY 2017

Referencia: 14012012002
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 29 de abril 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 "LIBERTY" de bandera Sao Tomé and Príncipe, ocurrido el 17 de enero de 2012, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "LIBERTY" al puerto de Santa Marta, el día 17 de enero de 2012, razón por la cual el día 18 de enero de 2012 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.
2. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Santa Marta el día 29 de abril de 2013 profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró no responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "LIBERTY" al señor LUIS ALFREDO SALAZAR en su condición de Capitán. Así mismo declaró que no existió violación a las normas de Marina Mercante.
3. 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.

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.

ws

El perito marítimo categoría "A" MIGUEL ANTONIO VELOZA ARIAS, en informe pericial rendido el 20 de enero de 2012, (folios 26 al 30), presentó lo siguiente:

"5.8 ANALISIS CONDUCTAS TÉCNICO NÁUTICAS

5.8.1 CAPITÁN

Analizadas las anotaciones del libro diario de navegación y versiones dadas en audiencia el 19 de enero, se puede establecer que el Capitán debido a los fuertes vientos y altura de las olas que se estaban presentando en el área de la costa caribe colombiana, lo que había ocasionado una escora permanente de 3 a 4° a estribor por corrimiento de la carga y en vista de que la velocidad del buque escasos 1.2 nudos por acción de los vientos, decide buscar resguardo en área cercana a la costa y fondea en la posición Latitud 11° 02.073" N Longitud 074° 20.79'W para salvaguardar la carga, el buque y su tripulación, a la espera de que las condiciones mejoren para asegurar la carga de tal forma que se continúe corriendo y así poder proseguir su viaje al puerto de destino.

(...)

6. CONCLUSIONES

De conformidad con los resultados obtenidos en la presente inspección el suscrito perito naval se permite concluir:

6.1 Que por la escora permanente de 3 a 4° a estribor debido al corrimiento de la carga, ocasionado por las condiciones adversas meteorológicas y oceanográficas del área de la costa caribe colombiana, el capitán toma la decisión de buscar resguardo en área cercana a la costa y fondea en Latitud 11° 02.073" N Longitud 074° 20.79'W para salvaguardar la carga, el buque y su tripulación.

6.2 Que debido a la acción oportuna tomada por el capitán, no se presentó contaminación al medio marino, ni daños, en la motonave ni en la carga.

6.3 Que el proceder del capitán es acertado para la seguridad del buque, de la carga y su tripulación.

6.4 Que no es procedente zarpar del Puerto de Cristóbal Panamá sin la tripulación mínima de seguridad, de conformidad con el certificado expedido por el estado de bandera.

6.5 Que para zarpar debe tener completa la tripulación mínima de seguridad y tener el pronóstico de las condiciones meteorológicas y oceanográficas de las 48 horas siguientes al zarpe.

6.6 Que para la seguridad de la carga, la navegación al puerto de destino debe realizarse en condiciones meteorológicas y oceanográficas favorables. (...)"

122

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:

1. Del material probatorio, se comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "LIBERTY" al puerto de Santa Marta, ocurrida el día 15 de enero de 2012, cuando la nave se desplazaba desde Colón - Panamá, hasta Puerto Bolívar (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 "LIBERTY" a cargo del Capitán de la nave señor LUIS ALFREDO SALAZAR, debido a que se probó el elemento exonerativo de responsabilidad de la fuerza mayor o caso fortuito.

Conforme lo anterior, es pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

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

"Llámesse 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 "LIBERTY", pues entró al puerto de Santa Marta sin estar autorizada para ello.

Ahora bien, sobre la exoneración de responsabilidad del Capitán de la nave declarada por el fallador de primera instancia, se procederá a su análisis conforme las pruebas obrantes en el expediente, así:

W

67

100

11°16'08.6 Long 074°45.672'W RC 0/0° y vientos fuertes del N/E siendo las 20:05 horas del día domingo 15 de enero, para resguardarme del mal tiempo que predomina en la zona, constatado a mi agente marítimo y armador, informándole la situación a bordo, decido recalar en el puerto de Santa Marta, pasadas las 3 horas observo que mi velocidad no es apta para seguir mi rumbo hacia el puerto de Santa Marta y decido cambiar mi curso hacia la ensenada de Ciénaga, fondear en una posición segura para resguardarnos del mal tiempo que reina en la zona (...)"

"la escora de la carga fue corregida en parte por unos cabos que le atrincamos con el cabrestante de proa para que no se siguiera corriendo, el buque de momento presenta una escora de 3 a 4 grados por estribor que no afecta la navegación de la embarcación y la carga no tuvo que ser ni reubicada, ni corrida, sólo se hizo doble trinca ahí fondeados en Puerto Córdoba y quedo fija" (...) (Cursiva fuera de texto)

De igual forma en declaración bajo la gravedad de juramento, relató los hechos de la siguiente forma:

"(...) el día 16 de enero siendo las 01:00 de la mañana seguimos navegando con mal tiempo que predominaba en la zona y me fue imposible proseguir mi rumbo hacia la bahía de Santa Marta, a donde me dirigía a resguardarnos del mal tiempo, pero debido a que era imposible por la intensidad del viento y que la velocidad no era buena, me tocó cambiar mi curso y fondear en la posición anotada en la protesta.

Ahora bien, conforme al pronóstico de las condiciones meteorológicas y oceanográficas emitidas por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe - CIOH para los días 15, 16 17 y 18 de enero de 2012, obrante en dictamen pericial realizado por el Perito MIGUEL ANTONIO VELOZA ARIAS, se determinó:

"Pronóstico para el día 15 de enero de 2012:

Área costera: Cielo un poco nuboso. La temperatura ambiente oscilará entre 23°C y 29°C. El viento será de dirección noreste con velocidades entre 14 y 23 nudos (fuerza 4-5). Se recomienda extremar las medidas de seguridad para el flujo de bañistas por fuerte oleaje.

Área marítima: Viento será de dirección noreste con velocidades entre 22 y 30 nudos (fuerza 6-7). La altura del oleaje oscilará entre 1,5 y 3,5 metros (fuerte marejada a gruesa). Se recomienda extremar las medidas de seguridad para el tránsito de embarcaciones.

Pronostico para el día 16 de enero de 2012:

Área costera: Cielo poco nuboso. La temperatura ambiente oscilará entre 23°C y 29°C. El viento será de dirección noreste con velocidades entre 14 y 23 nudos (fuerza 4-5). Se recomienda extremar las medidas de seguridad para el flujo de bañistas.

Área marítima: Viento será de dirección noreste con velocidades entre 22 y 30 nudos (fuerza 6-7). La altura del oleaje oscilará entre 1,5 y 3,5 metros (fuerte marejada a gruesa). Se recomienda extremar las medidas de seguridad para el tránsito de embarcaciones.

123

Pronostico para el día 17 de enero de 2012:

Área costera: Cielo despejado durante el día. La temperatura ambiente oscilará entre 23°C y 29°C. El viento será de dirección noreste con velocidades entre 14 y 23 nudos (fuerza 4-5). Se recomienda extremar las medidas de seguridad para el flujo de bañistas por fuerte oleaje.

Área marítima: Viento será de dirección noreste con velocidades entre 22 y 30 nudos (fuerza 6-7). La altura del oleaje oscilará entre 1,5 y 3,5 metros (fuerte marejada a gruesa). Se recomienda extremar las medidas de seguridad para el tránsito de embarcaciones menores en general.

Pronostico para el día 18 de enero de 2012:

Área costera: Cielo nuboso. La temperatura ambiente oscilará entre 23°C y 28°C. El viento será de dirección noreste con velocidades entre 14 y 20 nudos (fuerza 4-5). La altura del oleaje entre 1,5 y 2,5 metros (fuerte marejada). Se recomienda extremar las medidas de seguridad para el flujo de bañistas por fuerte oleaje.

Área marítima: Viento será de dirección noreste con velocidades entre 18 y 21 nudos (fuerza 4-5). La altura del oleaje oscilará entre 1,5 y 2,5 metros (fuerte marejada). Se recomienda extremar las medidas de seguridad para el tránsito de embarcaciones menores en general."
(Cursiva fuera de texto)

De igual forma en el análisis de las conductas técnico náuticas del Capitán de la motonave "LIBERTY", señaló lo siguiente:

"Analizadas las anotaciones del libro diario de navegación y versiones dadas en audiencia el 19 de enero, se puede establecer que el Capitán debido a los fuertes vientos y altura de las olas que se estaban presentando en el área de la costa caribe colombiana, lo que había ocasionado una escora permanente de 3 a 4° a estribor por corrimiento de la carga y en vista de que la velocidad del buque escasos 1.2 nudos por acción de los vientos, decide buscar resguardo en área cercana a la costa y fondea en la posición Latitud 11° 02.073" N Longitud 074° 20.79'W para salvaguardar la carga, el buque y su tripulación, a la espera de que las condiciones mejoren para asegurar la carga de tal forma que se continúe corriendo y así poder proseguir su viaje al puerto de destino." (Cursiva y subraya fuera de texto)

Asimismo, dentro de sus conclusiones determinó:

"6.1 Que por la escora permanente de 3 a 4° a estribor debido al corrimiento de la carga, ocasionado por las condiciones adversas meteorológicas y oceanográficas del área de la costa caribe colombiana, el capitán toma la decisión de buscar resguardo en área cercana a la costa y fondea en Latitud 11° 02.073" N Longitud 074° 20.79'W para salvaguardar la carga, el buque y su tripulación.

6.2 Que debido a la acción oportuna tomada por el capitán, no se presentó contaminación al medio marino, ni daños, en la motonave ni en la carga.

6.3 Que el proceder del capitán es acertado para la seguridad del buque, de la carga y su tripulación. (...)" (Cursiva y subraya fuera de texto)

W

W

lo cual hizo que el Capitán tomara la determinación de resguardarse del mal tiempo y fondeara en el área cercana a la costa, con posición latitud 11° 02.073' N Longitud 074°20.79'W.

Cabe resaltar que dicho corrimiento de la carga fue mínimo, no afectó la navegación de la nave, y la carga no tuvo que ser reubicada, solo fue trincada con más fuerza, tal y como manifestó el Capitán en su declaración, las cuales fueron medidas de seguridad preventivas para evitar consecuencias más gravosas.

Así las cosas, el Despacho concluye en grado de certeza que las circunstancias que rodearon la mencionada arribada forzosa se encuadran en situaciones inesperadas (*caso fortuito o fuerza mayor*), por cuanto no fueron previsibles y resistibles para el Capitán de la citada nave, toda vez, que como lo indicó, el arribar al puerto de Santa Marta obedeció a un desplazamiento de la carga, que causó una leve escora, provocada por las fuertes condiciones a las que se estaba enfrentando y en aras de salvaguardar la carga, el buque y su tripulación, fue tomada dicha medida.

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 aquello 'Que no se puede prever', y prever, a su turno, es 'Ver con anticipación' (Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española), 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 (sic) 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 (...)" (Cursivas fuera de texto).

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

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

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

123

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 constituyen una fuerza mayor inevitable.

En virtud de aquello, se complementa el estudio del caso con lo estipulado en el artículo 1541 del Código de Comercio, que establece: "(...) *La arribada forzosa se presumirá ilegítima (...)*" (Cursiva fuera de texto). Por esta razón le correspondía al Capitán de la motonave "LIBERTY", desvirtuar dicha presunción probando la ocurrencia de un caso fuerza mayor irresistible e inevitable, circunstancia que se demostró con las pruebas recaudadas en el proceso, exonerando así al señor LUIS ALFREDO SALAZAR de responsabilidad, razón por la que se procederá a confirmar en su integridad el fallo de primera instancia.

3. Ahora bien, en relación con el 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.

Sin embargo, y atendiendo a que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, y de citar a las partes, por cuanto se debe proferir una decisión de plano, en virtud de la naturaleza del siniestro y de que no obran en el proceso pruebas que permitan hacer el respectivo avalúo, el 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, se evidencia que en el asunto objeto de análisis no comprobó la vulneración de normas de Marina Mercante, razón por la que el Despacho procederá a confirmar en su integridad la decisión de primera instancia.

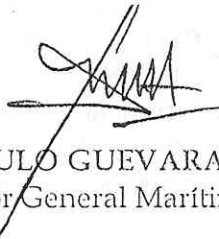
En mérito de lo anteriormente expuesto, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR en su integridad la decisión del 29 de abril de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO 2º. NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido de la presente decisión al señor LUIS ALFREDO SALAZAR, Capitán de la motonave "LIBERTY" 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.



Contralmirante PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ
Director General Marítimo