

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 8 DIC 2016

Referencia: 14012010020
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 22 de junio de 2012, 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 "SLOW MOCEAN" de bandera de Estados Unidos, ocurrido el 12 de diciembre de 2010, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante informe del 15 de diciembre de 2010, suscrito por el Inspector de Alto bordo de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, el Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento del arribo forzoso de la motonave "SLOW MOCEAN" de bandera de Estados Unidos.
2. En consecuencia de lo anterior, el día 15 de diciembre de 2010, el Capitán de Puerto de Santa Marta decretó la apertura de investigación por el presunto siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "SLOW MOCEAN" de bandera de Estados Unidos, 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 22 de junio de 2012, profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró responsable al señor BLAKE LEONARD CAREY, en calidad de Capitán y Propietario de la motonave "SLOW MOCEAN" por la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa. Así mismo se abstuvo de realizar avalúo de daños.

En igual sentido, lo declaró administrativamente responsable por violación a las normas de Marina Mercante, y en consecuencia le impuso a título de sanción multa de un (1) salario mínimo legal mensual vigente, equivalente a la suma de quinientos sesenta y seis mil setecientos pesos m/cte. (\$566.700).

4. El día 14 de agosto de 2012, el señor JOSE ORCIBTE GRANADOS, Asistente Administrativo de Global Maritime Transportation, oficina Santa Marta, presentó recurso de reposición contra la decisión de primera instancia.
5. El día 4 de febrero de 2013, el Capitán de Puerto de Santa Marta resolvió el recurso de reposición interpuesto, rechazó de plano el recurso y ordenó la remisión del expediente a este Despacho a fin de que se conociera 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.

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

En el presente asunto no hubo dictamen pericial, pero de la revisión de las pruebas obrantes en el proceso se concluye que la razón por la que la motonave "SLOW MOCEAN" de bandera de Estados Unidos arribó al puerto de Santa Marta, fue porque encontrándose en la travesía desde el puerto de Barcadera - Aruba hasta Cartagena el segundo día de navegación fueron contactados por la Marina Internacional de Santa Marta, quienes les ofrecieron que recalaran en dicho puerto a fin de que conocieran la Marina y por las bondades turísticas que ofrecía el puerto (folio 7).

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 "SLOW MOCEAN" al puerto de Santa Marta, ocurrida el día 12 de diciembre de 2010, cuando la nave se desplazaba desde Barcadera - Aruba, hasta Cartagena - Colombia (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 responsable al señor BLAKE LEONARD CAREY, en calidad de Capitán y Propietario de la motonave "SLOW MOCEAN" por la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la citada nave, debido a que ingresó al citado puerto por voluntad propia.

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" (cursivas 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" (cursivas 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 "SLOW MOCEAN", pues entró al puerto de Santa Marta sin estar autorizada para ello.

Ahora bien, se observa que la decisión de primera instancia declaró la responsabilidad del Capitán de la motonave "SLOW MOCEAN", sin que antes se pronunciara sobre la legitimidad o ilegitimidad de la arribada forzosa, para lo cual es necesario citar algunos apartes de la declaración rendida el día 16 de diciembre de 2010, por el señor BLAKE CAREY, Capitán y Propietario de la citada nave, en la que relató los hechos de la siguiente manera:

"Que navegaba de Aruba para Cartagena pasando por Santa Marta, cuando un amigo de la Marina Internacional me llamó VHF a decirme que había un sitio para mí y como el tiempo estaba pesado decidí entrar aprovechando el ofrecimiento de la marina por seguridad, ya que me servía para no atravesar por Bocas de Ceniza en la noche que no me permitía navegar con seguridad y decidí esperar para atravesarlo de día."

Sobre las condiciones de viento, mar y visibilidad el día de los hechos indicó:

"Olas de 4 a 5 metros, muy fuertes y mucho viento como de 40 nudos" (cursivas fuera del texto).

Ahora bien, de acuerdo con el pronóstico de las condiciones meteorológicas y oceanográficas emitido por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe - CIOH para el día 11 de diciembre de 2010, determinó:

"Área Costera: Cielo nuboso a muy nuboso. La temperatura ambiente oscilará entre los 24°C y los 32°C. Viento de componente este, con velocidades entre 9 y 12 nudos (flojo a bonancible moderado)."

Área Marítima: Viento de componente este, con velocidades de 11 a 16 nudos (bonancible moderado). La altura del oleaje oscilará entre 0,6 y 1,2 metros (marejada), (cursivas fuera del texto).

De lo anterior se puede colegir, que la arribada forzosa de la motonave "SLOW MOCEAN" obedeció a la decisión del Capitán y Propietario de la nave de ingresar al puerto de Santa Marta ante el ofrecimiento que le efectuara un amigo que trabajaba en la Marina del citado sitio, debido a que el argumento que esboza en su declaración en el que indica que también la causa fue por las condiciones meteomarinas carece de fundamento, toda vez, que como se consignó en el reporte de las condiciones meteorológicas se evidenció que había marejada, pero que el viento era bonancible, diferente a lo afirmado en la declaración jurada en la que dijo que las olas eran de 4 a 5 metros y los vientos de 40 nudos.

Así las cosas, el Despacho concluye en grado de certeza que las circunstancias que rodearon la mencionada arribada forzosa no se encuadran en situaciones inesperadas (*caso fortuito o fuerza mayor*), por cuanto fueron previsibles y resistibles para el Capitán y Propietario de la citada nave, toda vez que como lo indicó el arribar al puerto de Santa Marta obedeció a una decisión propia con fines turísticos, lo que hace que esta circunstancia sea desde todo punto de vista previsible.

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 del Despacho).

Respecto al criterio de irresistibilidad, la mencionada sentencia expresó lo siguiente:

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 (...)", (cursivas del Despacho).

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 no constituyen un caso fortuito 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 (...)"* (cursivas del Despacho).

Ahora bien, se debe recordar que la navegación marítima ha sido considerada como una actividad peligrosa, pues conlleva el empleo de un medio calificado como peligroso en el desarrollo de una determinada actividad realizada por el hombre, tal como lo establece el artículo 2356 del Código Civil.

Al respecto de la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia³ ha reiterado⁴:

"Entendido, de la manera aquí expuesta nuestro art. 2356 tantas veces citado, se tiene que el autor de un hecho no le basta alegar que no tuvo culpa ni puede con esta alegación poner a esperar que el damnificado se la compruebe, sino que para excepcionar eficazmente ha de destruir la referida presunción demostrando uno al menos de estos factores: caso fortuito, fuerza mayor, intervención de elemento extraño⁵" (cursivas, negrilla y subrayas del Despacho).

Por las anteriores razones, le correspondía al Capitán y Propietario de la nave "SLOW MOCEAN", desvirtuar aquella situación con la ocurrencia de un caso fortuito inevitable, o demostrar alguna causal de exoneración de responsabilidad, circunstancias que no se evidenciaron en las declaraciones rendidas, ni en las pruebas documentales aportadas, razón por la que este Despacho respaldará la decisión del fallador de primera instancia, no obstante, se realizará la modificación del artículo primero, en el sentido de indicar que la arribada forzosa del asunto sub examine fue ilegítima.

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, y en virtud de la naturaleza del siniestro y de que no obran en el proceso

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

³ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, sentencia del 24 de agosto de 2009, M.P. William Namén Vargas.

⁴ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, sentencia del 27 de febrero de 2009, M.P. Arturo Solarte Rodríguez.

⁵ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, sentencia del 29 de abril de 2005, M.P. Carlos Ignacio Jaramillo Jaramillo

pruebas que permitan hacer el respectivo avalúo, 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, se evidencia que en el asunto objeto de análisis el Capitán de la nave vulneró las siguientes normas:

Artículo 1501 del Código de Comercio: Son funciones y obligaciones al Capitán de la nave:

"(...) (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" (cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto).

Artículo 1502 del Código de Comercio, prohíbese al Capitán:

"Numeral 7. Entrar a un puerto distinto al de su destino, salvo que las condiciones de la navegación lo exijan" (cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto).

De lo anterior se evidencia que, el Capitán de la nave "SLOW MOCEAN" no cumplió con las funciones descritas y consagradas en la norma, debido a que ingresó a un puerto distinto al autorizado en el zarpe, incumpliendo así las leyes y reglamentos de la Autoridad colombiana, razón por la que se respaldará en tal sentido la decisión de primera instancia.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR el artículo primero de la decisión del 22 de junio de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído, el cual quedará así:

"DECLARAR ILEGÍTIMA la arribada forzosa al puerto de Santa Marta de la motonave "SLOW MOCEAN" de bandera de Estados Unidos, ocurrida el día 12 de diciembre de 2010, y en consecuencia declarar responsable por la ocurrencia del citado siniestro al señor BLAKE LEONARD CAREY, identificado con el pasaporte No. 304154533 expedido en Estados Unidos de América, en calidad de Capitán y Propietario de la citada nave, con fundamento en la parte motiva de la presente decisión".

ARTÍCULO 2º.- CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión del 22 de junio de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO 3º. NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido de la presente decisión al señor BLAKE LEONARD CAREY, y demás partes

interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 4°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 5°.- Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de Santa Marta debe remitir copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

- 6 DIC 2016



Vicealmirante **PABLO EMILIO ROMERO ROJAS**
Director General Marítimo