

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 22 MAR 2018.

Referencia: 13012010014
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 2 de octubre de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Barranquilla, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias, ocasionado por la motonave "CLIPPER TRINIDAD" de bandera de Bahamas con el muelle VOPAK COLOMBIA S.A., ocurrido el 18 de diciembre de 2010, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El Capitán de Puerto de Barranquilla tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias ocasionados por la motonave "CLIPPER TRINIDAD", el día 19 de diciembre de 2010, razón por la cual el día 20 de diciembre de 2011 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 Barranquilla el día 12 de junio de 2014 profirió decisión de primera instancia, a través de la cual exoneró de responsabilidad por la ocurrencia del siniestro marítimo de daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias por parte de la motonave "CLIPPER TRINIDAD" los señores ANTONIO R. AARON JR. en condición de Capitán de la citada nave, JUAN ALVAREZ BERBESÍ en condición de Piloto Práctico, CARLOS ESTEBAN JULIO RADA, en condición de Capitán del remolcador "EOS II" y JHON ANGEL SLIGER SIERRA, en condición de Capitán del remolcador "BARRANQUILLA". Asimismo no declaró responsabilidad por violación a 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 Barranquilla 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.

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

El Perito Naval Categoría "A" RAMIRO SALAZAR MOLINA en su dictamen presentó lo siguiente:

"4.5.2. ANALISIS DE LAS MANIOBRAS DE LOS INVOLUCRADOS, DE LAS ACCIONES TOMADAS Y LAS ORDENES EMITIDAS POR EL CAPITÁN, RECOMENDACIONES DEL PILOTO PRACTICO, CORRELACION CON LAS MISMAS DADAS LAS CONDICIONES Y RUMBO QUE FINALMENTE TOMÓ LA M/N.

ANALISIS DE LA MANIOBRA REALIZADA POR LE CAPITÁN DE LA M/N CLIPPER TRINIDAD.

La maniobra ejecutada por el capitán en su ingreso y aproximación al muelle del terminal de VOPAK, se considera adecuada a la circunstancia y en el momento de la emergencia se ejecutaron las maniobras que la situación permitió, no habiéndose obtenido resultados satisfactorios, pero si efectuadas las maniobras posibles, dadas las condiciones de tiempo, mínimo de emergencia; lo que no permitió una reacción rápida de la M/N con las ordenes emitidas.

ANALISIS DE LA MANIOBRA REALIZADA POR EL PILOTO PRÁCTICO

La maniobra ejecutada por el piloto práctico en su condición de asesor de la M/N Clipper trinidad, fue adecuada a las circunstancias y recomendó las acciones posibles en el momento de la emergencia, sin resultados positivos teniendo en cuenta el poco tiempo transcurrida de la emergencia.

ANALISIS DE LA MANIOBRA REALIZADA POR EL CAPITÁN DEL REMOLCADOR EOS II

El remolcador EOS II cumplió estrictamente lo recomendado por el piloto práctico para ejecutar la maniobra. En el momento de la emergencia efectuó la maniobra indicada por el piloto para intentar evitar o minimizar el impacto contra el duque de alba del terminal VOPAK.

ANÁLISIS DE LA MANIOBRA REALIZADA POR EL CAPITÁN DEL REMOLCADOR BARRANQUILLA

Fue acertada en cuanto cumplió lo recomendado por el piloto práctico, y ejecutó las órdenes como le fueron dadas.

4.5.3 CONDUCTA TÉCNICA Y NAUTICA DEL PERSONAL INVOLUCRADO EN LA OPERACIÓN AL MOMENTO DEL INCIDENTE

CONDUCTA NÁUTICA Y TÉCNICA DEL CAPITÁN DE LA M/N "CLIPPER TRINIDAD", CAPITAN "ANTONIO R. ALVAREZ JR."


Teniendo en cuenta las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que sucedieron los hechos, los medios disponibles con que se cuentan dentro de la documentación de referencia, se considera:

- a. Antes de ingresar al puerto de Barranquilla, la M/N CLIPPER TRINIDAD, efectuó virajes o cambios de rumbo y de una navegación limpia antes del ingreso y en la parte inicial del canal hasta pasar el X2, lo que permite deducir que el gobierno del buque estaba en buenas condiciones.*
- b. Le suministró las particularidades de la M/N al piloto práctico, en el intercambio de la información con el piloto práctico.*
- c. Acepto las sugerencias emitidas por el Piloto Práctico en cuanto a plotear en los sistemas de navegación de abordó, las coordenadas de ubicación de los puntos críticos (bajos) antes del ingreso al canal de acceso al puerto de barranquilla.*
- d. Ordenó cambiar lo calados de proa con el fin de mejorar los asientos y permitir una mejor maniobrabilidad de acuerdo a la situación presente.*
- e. Acepto la asistencia de los remolcadores por la situación de los cambios bruscos de gobierno que estaba presentando el buque, aparentemente por efectos de la corriente, de acuerdo a la recomendación del piloto práctico.*
- f. Repitió, ante la emergencia las instrucciones del piloto práctico para obtener respuesta más rápida.*

CONDUCTA NÁUTICA Y TÉCNICA DEL PILOTO PRÁCTICO DE LA M/N "CLIPPER TRINIDAD", CAPITÁN "JUAN ALVAREZ"

Teniendo en cuenta:

Lo registrado en el dictamen pericial, conocida la influencia de las fuerzas, principios básicos y fundamentalmente de maniobra, personal, experiencia, entrenamiento, equipos y ayudas a la navegación presentes durante la maniobra de aproximación de la M/N "CLIPPER TRINIDAD" y las circunstancias de modo tiempo y lugar en que se presentaron los hechos, se considera que:



La conducta náutica y técnica del piloto práctico de la M/N CLIPPER TRINIDAD, en la maniobra de aproximación al muelle VOPAK fue correcta, de acuerdo a que:

EFFECTUO UNA ADECUADA PLANEACIÓN DE MANIOBRA:

- a. *Previsión: toda vez que solicitó al capitán de la M/N el aumento de asiento por popa para mejorar las condiciones de maniobrabilidad ante las circunstancias de la fuerte corriente que se estaba presentando. Igualmente, toda vez que llevó a cabo virajes completos con la M/N antes del inicio de la maniobra de aproximación al canal de acceso al puerto de Barranquilla.*
- b. *Prudencia: Esperó el ploteo de los bajos o puntos críticos, para ingresar con seguridad por el canal, redujo la velocidad gradualmente.*
- c. *Solicitó la asistencia de dos remolcadores ante la inminente situación que se estaba presentando.*
- d. *Alistó las dos anclas, una de ellas a un metro de agua para ser usadas en caso de emergencia. (...)" (Cursiva fuera de texto)*

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 Barranquilla 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 Barranquilla, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

1. Respecto de lo que se consideran siniestros marítimos el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984 establece:

"Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internacionales, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional. Para los efectos del presente Decreto son accidentes o siniestros marítimos, sin que se limite a ellos, los siguientes:

- a) *El naufragio;*
- b) *El encallamiento;*
- c) *El abordaje;*
- d) *La explosión o el incendio de naves o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas;*
- e) *La arribada forzosa;*
- f) *La contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina,*
- g) *Los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias." (Cursiva, negrilla y subraya fuera de texto)*

Sentado lo anterior, cabe señalar que el siniestro bajo examen fue declarado en primera instancia como "colisión", por ello se hace necesario que el Despacho especifique que se trata del siniestro

de daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias, tal y como está consagrado en el citado artículo. Por lo tanto, la expresión "colisión" fue utilizada incorrectamente en primera instancia, en el medida de que no se encuentra catalogada como un tipo de siniestro marítimo y que de igual forma no se encuentra contemplada en la normatividad, se procederá a precisar este aspecto en la parte resolutive de la presente decisión.

Por lo tanto del material probatorio, se comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de daños causados por la motonave "CLIPPER TRINIDAD" a la instalación portuaria VOPAK COLOMBIA S.A., ocurrida el 18 de diciembre de 2010.

2. Ahora bien, de la revisión de la decisión de primera instancia se evidencia que el Capitán de Puerto de Barranquilla exoneró de responsabilidad por la ocurrencia del siniestro de daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias a las personas involucradas en la maniobra de atraque, es decir, al Capitán de la motonave "CLIPPER TRINIDAD", al Piloto Práctico a bordo de la nave y a los capitanes de los remolcadores "EOS II" y "BARRANQUILLA", debido a que se demostró que obro una de eventos exonerativos de responsabilidad civil extracontractual como lo es la fuerza mayor o caso fortuito.

Por consiguiente, con el fin de clarificar los hechos, se procederá a citar algunas pruebas obrantes en el expediente de la siguiente manera:

Como primera medida, se encuentra informe de los hechos realizado por el señor JUAN ALBERTO ALVAREZ BERBESÍ, en condición de Piloto Práctico a bordo de la motonave "CLIPPER TRINIDAD", en el cual consignó lo siguiente:

"A las 08:04 horas abordé el buque en la Nueva Zona de embarque de pilotos. Después de presentarme al Capitán, se hizo la planeación de la maniobra, que incluyó la revisión de la hoja de intercambio de información Capitán-Piloto y revisión de la hoja de Ship's Particulars.

Solicité al Capitán puntualmente el ajuste de calados, requiriendo un poco más de asiento buscando una mejor gobernabilidad del buque; el ploteo de las coordenadas de los dos bajos que representa actualmente el Canal de Acceso en la Zona de Bocas de Cenizas y el aumento de las Revoluciones de la Máquina a RPM de velocidad de Mar, lo cual significaba aumentar de 150 RPM a 180 RPM.

Para dar tiempo a lo anterior, se dieron dos vueltas en redondo en cercanías de la zona de embarque de pilotos.

Una vez cumplido lo solicitado, se procedió a iniciar el ingreso a Bocas, lo cual se realizó con buen gobierno y velocidad. El capitán me informó que la operación de lastre se había terminado y que los calados corregidos deberían ser: Proa 7,30 mts. Popa 7,60 mts.

Después de pasar por el X-2, el buque empieza a mostrar dificultades para mantener una línea de rumbo, y se hace necesario utilizar ángulos extremos de timón, a ambas bandas para controlarlo. Ante estas dificultades, con aprobación del Capitán, solicito a control de tráfico marítimo la asistencia de remolcadores para hacer el tránsito por el canal con seguridad.

El Remolcador Barranquilla se hace presente en el área, aproximadamente entre Boya 7 y Boya 5, pero la velocidad del buque en ese momento aproximadamente de 5 nudos, el remolcador no nos puede asistir debido a la popa tratando de alcanzarnos.

Aproximándome a la altura de la boya 7 A, trato de bajar al velocidad del buque para pasar al régimen de velocidad de maniobra, lo cual significaba bajar las revoluciones de 180 RPM a 150 RPM y para tratar de no comprometer más el gobierno del buque, solicito al capitán hacerlo gradualmente rebajando de a 10 RPM hasta llegar a 150. Se hizo así y el buque continuó un poco más estable.

En cercanías de la boya 7 A, se hizo presente el remolcador EOS II, al cual le solicité que pasara su línea en la forma conocida como "cola de caballo". El capitán del remolcador me contestó que sus líneas no estaban en buen estado por el uso que habían tenido, y solicitó que se le pasara línea del buque. Pregunté al Capitán si podía pasar línea del buque y este accedió a hacerlo.

Aproximadamente a las 09:48 horas estuvo el remolcador EOS II asegurado con línea de 100 metros de largo más o menos y lo mantuve solamente con línea tensionada o sin tensión de acuerdo a la necesidad de gobierno y velocidad, de esta manera el buque mejoró su gobierno de forma significativa.

Lo anterior me indicó que la maniobra de aproximación y atraque al muelle de Vopak se podía hacer de manera segura y controlada.

Esto sucedió aproximadamente desde el paso por la Estación de Control de Tráfico. Posteriormente, solicité alargar, un poco más, la línea del remolcador EOS II hasta más o menos 120 metros, para dar más seguridad al trabajo del remolcador.

Después de lo anterior solicité al remolcador BARRANQUILLA amarrarse con su línea por la aleta de babor del buque, todo lo cual se hizo sin novedad aproximadamente a las 10:05 horas antes de sobrepasar la boya 9. De esta forma aseguraba respuesta inmediata de los dos remolcadores ante cualquier situación que requiera su asistencia.

Así se continuó hasta las instalaciones de Vopak, con velocidad controlada entre 1 y 2.5 nudos, lo cual se hizo con diferentes cambios de órdenes de máquinas en su régimen de maniobra.

Estando a la altura del muelle de Vopak, con velocidad aproximada de 1,5 nudos paró la máquina, siempre observando el movimiento de la proa. Aproximadamente a las 10:47 horas noto que la proa empieza a caer lentamente a estribor, e inmediatamente ordeno timón para corregir, y al remolcador EOS II moverse a babor y empezar a halar despacio teniendo cuidado con la línea. La proa aumenta su caída, se ordena la maquina avante y timón todo a babor pero la proa continua cayendo más a estribor, se ordena fondear el ancla de babor y aguantar en un grillete.

Después de lo anterior estando el remolcador EOS II halando a babor se rompe la línea y el buque continua con la caída de la proa a estribor, por lo que ordeno parar máquina y dar marcha atrás, tratando de evitar que con el barrido de la proa se golpeen los "dolphins" del muelle. También se ordena al remolcador BARRANQUILLA empezar a

halar el buque hacia atrás para ayudar a la máquina del buque y evitar la inminente colisión con el muelle.

Sin embargo, las acciones tomadas no logran impedir que la proa estribor golpee el "dolphin de atraque" del sur, causando daños en su estructura y al buque una abolladura, con aparente pequeña rotura del tanque en el tanque de agua dulce de proa, sobre la línea de flotación, costado estribor.

Después de que el buque golpeó el "dolphin" se continuó con la operación de atraque habiendo quedado el buque atracado al muelle de Vopak a las 11:55 horas, con las novedades reportadas arriba.

(...)" (Cursiva fuera de texto)

Sentado lo anterior, se evidencia que el día 18 de diciembre de 2010 en horas de la mañana, la motonave "CLIPPER TRINIDAD" se disponía a realizar maniobra de atraque en el muelle de VOPAK COLOMBIA S.A. con el fin de descargar 2.700 mts de bases lubricantes, por lo cual se hizo necesaria que dicha maniobra fuera asistida por el Piloto Práctico JUAN ALBERTO ALVAREZ BERBESÍ, abordando la nave a las 8:04 horas. Después de realizar la planeación de la maniobra junto al Capitán de la motonave e ir realizando tránsito hacia el muelle, ósea, después de pasar el X-2 el buque empezó a tener problemas para mantener la línea de rumbo, por lo que se hizo necesario el apoyo de remolcadores, solicitando por parte del Práctico a control de tráfico marítimo, previa aprobación del Capitán, la asistencia de remolcadores para realizar de tránsito seguro por el canal, respondiendo al llamado los remolcadores "EOS II" y "BARRANQUILLA".

Dichos remolcadores se aseguraron por proa - "EOS II" y por la aleta de babor - "BARRANQUILLA", para de esta manera continuar con el tránsito hacia la zona de atraque. Al encontrarse cerca del muelle, el Práctico observó que la nave se encontraba derivando hacia babor, impartiendo al orden al Remolcador "EOS II" de halar, sin embargo al ejecutar dicha instrucción la línea se reventó, tomando como decisión de parar máquinas y dar marcha atrás, para tratar de evitar golpear las piñas de atraque del muelle. No obstante, muy a pesar de las anteriores acciones desplegadas fue imposible impedir el inminente peligro, debido a que el buque impacto la piña de atraque del muelle de VOPAK con la proa estribor de la motonave, generando daños estructurales a la piña y abolladura al buque.

De acuerdo a los hechos anteriormente descritos, se puede concluir que en efecto el siniestro marítimo a que tuvo lugar fueron los daños causados por la motonave "CLIPPER TRINIDAD" a la instalación portuaria VOPAK COLOMBIA S.A. y que esta se presentó en la ejecución de una actividad peligrosa como lo es la navegación marítima.

De la misma manera es pertinente, recordar que el artículo 2356 del Código Civil contempla la presunción de responsabilidad en contra de quien despliega ciertas actividades peligrosas que por su naturaleza generan peligro, presunción de la cual no escapa quien la ejerce, tratando de demostrar diligencia y cuidado en el desempeño que le incumbe, ya que, como por sabido se

tiene, se le exige, con miras a exonerarse, que demuestre una causa extraña que rompa el nexo causal¹.

Acorde a la anterior jurisprudencia, la orientación actualmente predominante, por regla general que en los eventos dañosos generados por las *actividades peligrosas*, se aplica un régimen objetivo debido al factor riesgo que se exponen quienes despliegan este tipo de actividades.

De tal manera, que basta la realización del riesgo creado por la administración para que el daño resulte imputable a ella².

De lo expuesto anteriormente se desprende que sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, recae la presunción de responsabilidad por ser quien ha ejecutado la acción y ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual solo le es posible exonerarse por la intervención de los siguientes eventos:

- Caso fortuito o fuerza mayor.
- El hecho de un tercero.
- Culpa de la víctima.

Señalado lo anterior, con el objeto de llegar a la causa originaria que produjo el siniestro bajo examen, se hace necesario referirse a un aspecto relacionado con el estado del buque, toda vez que la necesidad de remolcadores se debió a que la nave al dirigirse al muelle se encontraba derivando hacia babor. Razón por la cual, se procederá a citar lo determinado en el dictamen pericial suscrito por el señor JAIRO ARTEAGA GOENAGA, Perito Marítimo en Ingeniería Naval Categoría "A", el cual consignó en su informe lo siguiente:

"3.ANALISIS DEL MANTENIMIENTO PREDICTIVO Y PREVENTIVO

Vistos los registros de mantenimiento, operación y manuales del equipo, pude analizar que la motonave "CLIPPER TRINIDAD", sus equipos y elementos han sido sometidos a un mantenimiento cíclico de acuerdo con las recomendaciones del fabricante.

La motonave es inspeccionada regularmente de acuerdo el programa controlado por la Casa Clasificadora ABS, en todos los aspectos de mantenimiento, reparaciones y conservación de la maquinaria y casco. Existe abordo constancia de las inspecciones cíclicas.

Durante las visitas efectuadas a la motonave "CLIPPER TRINIDAD", se verificaron específicamente los siguientes equipos y sus registros, así:

- *Sistemas de gobierno, en lo relacionado con sus bombas hidráulicas, indicadores de ángulo del timón, sistema de control y monitoreo, comunicaciones. Una vez efectuadas las pruebas, estas fueron satisfactorias y su operación y desarrollo corresponden a una evolución como la registrada en los libros.*

¹ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005. M.P. Pedro Octavio Munar Cadena.

² Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 11001-3103-038-2001-01054-01 del 24 de agosto de 2009, M.P. William Namen Vargas

- *Su sistema de propulsión, básicamente su maquinaria principal ha sido sometida a mantenimientos preventivos de acuerdo plan cíclico propuesto por el fabricante y a su vez supervisado por la casa clasificadora. El personal de la tripulación es idóneo y cuenta con experiencia para operar los equipos.*
- *Estado del casco en el área donde se produjo el impacto, corresponde a un espesor del casco de 12 mm, en donde se notó el área circundante, que ha sido un casco sometido a mantenimientos regulares del Dique, que es un acero clasificado y que su estructura interior ha mantenido unas condiciones de cargas adecuadas, es decir que no presentaban deformaciones antes del impacto.*
- *En la parte documental se encontró que existe actualizado los registros de mantenimiento, operación y a su vez se encuentran clasificados y correctamente archivados." (Cursiva fuera de texto)*

De lo conceptuado por el perito en su informe, se puede observar que la nave se encontraba en aparente perfecto estado de funcionamiento en lo que respecta a la maquinaria, toda vez que sus sistemas de gobierno y sistemas de propulsión al ser sometidos a pruebas tuvieron resultados satisfactorios con sus respectivos mantenimientos preventivos correspondientes de acuerdo a lo evidenciado en el registro de los libros. De igual forma, en lo que corresponde a la estructura de la motonave, el casco no presentaba antes del impacto alguna deformación y había sido sometido a mantenimientos de forma regular en dique.

Por otra parte, es importante señalar que como fue indicado anteriormente, ante la dificultad de la motonave "CLIPPER TRINIDAD" de mantener la línea de rumbo durante el ingreso por el canal de acceso al puerto de Barranquilla tuvo que ser asistida por el remolcador "EOS II" en proa y el remolcador "BARRANQUILLA". De igual forma, el remolcador "EOS II" al no poseer líneas en buenas condiciones, solicitó que la motonave "CLIPPER TRINIDAD" pasara una línea, por lo que el Capitán de la motonave en mención dio aprobación a ello, y procedió a pasar la línea al remolcador. Una vez asegurado al buque, el práctico nuevamente observó que nuevamente se encontraba derivando hacia babor, y posteriormente hacia estribor por lo que ordenó fondear el ancla de babor con un grillete en el agua, observando que la situación se encontraba muy restringida en tiempo y espacio, toda vez que se encontraba a 60 metros del de la piña de amarre sur, y en ese preciso momento se presentó la rotura de la línea del remolcador "EOS II", aumentando la velocidad lateral del buque y cayendo la proa a estribor, teniendo como única opción de maniobra retirar el buque hacia una zona donde existiera menor riesgo, por lo que decidió dar marcha atrás. Motivo por el cual, dio la instrucción al remolcador "BARRANQUILLA" de halar hacia atrás para ayudar a la máquina, sin embargo, desafortunadamente el buque siguió cayendo hacia estribor y la proa golpeó la piña de atraque sur de VOPAK COLOMBIA S.A.

Ahora bien, respecto a las acciones desplegadas a lo largo de la maniobra analizada, el señor RAMIRO SALAZAR MOLINA, Perito Naval Categoría "A", en su dictamen se refirió sobre ello de la siguiente manera:

"4.5.2. ANALISIS DE LAS MANIOBRAS DE LOS INVOLUCRADOS, DE LAS ACCIONES TOMADAS Y LAS ORDENES EMITIDAS POR EL CAPITÁN, RECOMENDACIONES DEL PILOTO PRACTICO, CORRELACION CON LAS

MISMAS DADAS LAS CONDICIONES Y RUMBO QUE FINALMENTE TOMÓ LA M/N.

ANALISIS DE LA MANIOBRA REALIZADA POR LE CAPITÁN DE LA M/N CLIPPER TRINIDAD.

La maniobra ejecutada por el capitán en su ingreso y aproximación al muelle del terminal de VOPAK, se considera adecuada a la circunstancia y en el momento de la emergencia se ejecutaron las maniobras que la situación permitió, no habiéndose obtenido resultados satisfactorios, pero si efectuadas las maniobras posibles, dadas las condiciones de tiempo, mínimo de emergencia; lo que no permitió una reacción rápida de la M/N con las ordenes emitidas.

ANALISIS DE LA MANIOBRA REALIZADA POR EL PILOTO PRÁCTICO

La maniobra ejecutada por el piloto práctico en su condición de asesor de la M/N Clipper trinidad, fue adecuada a las circunstancias y recomendó las acciones posibles en el momento de la emergencia, sin resultados positivos teniendo en cuenta el poco tiempo transcurrida de la emergencia.

ANALISIS DE LA MANIOBRA REALIZADA POR EL CAPITÁN DEL REMOLCADOR EOS II

El remolcador EOS II cumplió estrictamente lo recomendado por el piloto práctico para ejecutar la maniobra. En el momento de la emergencia efectuó la maniobra indicada por el piloto para intentar evitar o minimizar el impacto contra el duque de alba del terminal VOPAK.

ANALISIS DE LA MANIOBRA REALIZADA POR EL CAPITÁN DEL REMOLCADOR BARRANQUILLA

Fue acertada en cuanto cumplió lo recomendado por el piloto práctico, y ejecutó las órdenes como le fueron dadas.

4.5.3 CONDUCTA TÉCNICA Y NAUTICA DEL PERSONAL INVOLUCRADO EN LA OPERACIÓN AL MOMENTO DEL INCIDENTE

CONDUCTA NÁUTICA Y TÉCNICA DEL CAPITÁN DE LA M/N "CLIPPER TRINIDAD", CAPITAN "ANTONIO R. ALVAREZ JR."

Teniendo en cuenta las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que sucedieron los hechos, los medios disponibles con que se cuentan dentro de la documentación de referencia, se considera:

- a. *Antes de ingresar al puerto de Barranquilla, la M/N CLIPPER TRINIDAD, efectuó virajes o cambios de rumbo y de una navegación limpia antes del ingreso y en la parte inicial del canal hasta pasar el X2, lo que permite deducir que el gobierno del buque estaba en buenas condiciones.*

- b. *Le suministró las particularidades de la M/N al piloto práctico, en el intercambio de la información con el piloto práctico.*
- c. *Acepto las sugerencias emitidas por el Piloto Práctico en cuanto a plotear en los sistemas de navegación de abordó, las coordenadas de ubicación de los puntos críticos (bajos) antes del ingreso al canal de acceso al puerto de barranquilla.*
- d. *Ordenó cambiar lo calados de proa con el fin de mejorar los asientos y permitir una mejor maniobrabilidad de acuerdo a la situación presente.*
- e. *Acepto la asistencia de los remolcadores por la situación de los cambios bruscos de gobierno que estaba presentando el buque, aparentemente por efectos de la corriente, de acuerdo a la recomendación del piloto práctico.*
- f. *Repitió, ante la emergencia las instrucciones del piloto práctico para obtener respuesta más rápida.*

CONDUCTA NÁUTICA Y TÉCNICA DEL PILOTO PRÁCTICO DE LA M/N "CLIPPER TRINIDAD", CAPITÁN "JUAN ALVAREZ"

Teniendo en cuenta:

Lo registrado en el dictamen pericial, conocida la influencia de las fuerzas, principios básicos y fundamentalmente de maniobra, personal, experiencia, entrenamiento, equipos y ayudas a la navegación presentes durante la maniobra de aproximación de la M/N "CLIPPER TRINIDAD" y las circunstancias de modo tiempo y lugar en que se presentaron los hechos, se considera que:

La conducta náutica y técnica del piloto práctico de le M/N CLIPPER TRINIDAD, en la maniobra de aproximación al muelle VOPAK fue correcta, de acuerdo a que:

EFECTUÓ UNA ADECUADA PLANEACIÓN DE MANIOBRA:

- a. *Previsión: toda vez que solicitó al capitán de la M/N el aumento de asiento por popa para mejorar las condiciones de maniobrabilidad ante las circunstancias de la fuerte corriente que se estaba presentando. Igualmente, toda vez que llevó a cabo virajes completos con la M/N antes del inicio de la maniobra de aproximación al canal de acceso al puerto de Barranquilla.*
- b. *Prudencia: Esperó el ploteo de los bajos o puntos críticos, para ingresar con seguridad por el canal, redujo la velocidad gradualmente.*
- c. *Solicitó la asistencia de dos remolcadores ante la inminente situación que se estaba presentando.*
- d. *Alistó las dos anclas, una de ellas a un metro de agua para ser usadas en caso de emergencia. (...)" (Cursiva fuera de texto)*

En consideración de lo anterior, es preciso concluir que la conducta desplegada por los intervinientes en la maniobra por el cual se pretendía realizar el atraque de la motonave "CLIPPER TRINIDAD" fue la mejor, teniendo en cuenta las condiciones en las que se desarrolló

y que ante las situaciones presentadas fueron ejecutadas las acciones más apropiadas para el caso.

Así las cosas, el Despacho puede concluir en grado de certeza que las circunstancias que rodearon el presente siniestro de daños a instalaciones portuarias por parte de la motonave "CLIPPER TRINIDAD", se encuadran en situaciones inesperadas (*caso fortuito o fuerza mayor*), por cuanto fueron imprevisibles en la medida de que se pudo constatar mediante distintas pruebas obrantes al expediente que efectivamente la corriente al momento que se encontraba ejecutando la maniobra era fuerte, lo que dificultaba la maniobra que la nave mantuviera la línea de rumbo; asimismo que las circunstancias se tornaron irresistibles como quiera que la rotura del cabo por el cual apoyaba el remolcador "EOS II" al buque tuvo una rotura, y a pesar que fueron desplegadas las acciones más apropiadas para evitar las consecuencias, era inminente el peligro dadas las condiciones de la situación.

Sobre el anterior aspecto, la jurisprudencia³ 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 supuesto legal se encontrará configurado cuando, de cara al suceso pertinente no pueda o pudo evitar, ni eludir sus efectos⁴ (...)" (Cursiva 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 constituyen un caso fortuito o una fuerza mayor inevitable.

³ Corte Suprema de Justicia en sentencia del 27 de febrero de 2009, magistrado ponente Arturo Solarte Rodríguez

⁴ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Magistrado Ponente Arturo Solarte Rodríguez, 27 de febrero de 2009.

En definitiva, atendiendo a las pruebas obrantes en el expediente se puede concluir que en los hechos ocurridos el día 18 de diciembre de 2010, intervino uno de los eventos exonerativos de responsabilidad como lo es la fuerza mayor o caso fortuito. Por lo tanto el Despacho procederá a confirmar el artículo primero del fallo emitido en primera instancia por el Capitán de Puerto de Barranquilla, exonerando de responsabilidad civil extracontractual a los señores ANTONIO R. AARON JR. en condición de Capitán de la motonave "CLIPPER TRINIDAD", JUAN ALVAREZ BERBESÍ en condición de Piloto Práctico, CARLOS ESTEBAN JULIO RADA, en condición de Capitán del remolcador "EOS II" y JHON ANGEL SLIGER SIERRA, en condición de Capitán del remolcador "BARRANQUILLA".

3. Por su parte, en lo relacionado con presuntas violaciones a las normas de Marina Mercante se evidencia que el Capitán de Puerto de Barranquilla no declaró responsabilidad, sin embargo es importante referirse de manera específica sobre la situación en la cual el remolcador "EOS II" no contaba con cabos en buen estado para realizar la asistencia de la motonave "CLIPPER TRINIDAD".

Respecto a ello, el artículo 14 de la Resolución 138 de 2005, texto actualmente compilado en el artículo 4.3.5.1.3.3 del Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC 4), documento reglamentario aprobado mediante Resolución 135 de 2018, prescribe en su numeral 2, lo siguiente:

"Mantener cabos, suficientes y en buen estado, que cumplan las normas de diseño estipuladas en el numeral 14 del presente artículo." (Cursiva fuera de texto)

Por lo cual, se observa la transgresión del citado artículo debido a que el remolcador "EOS II" no contaba con cabos de buena calidad para prestar asistencia a la motonave "CLIPPER TRINIDAD". Sin embargo, teniendo en cuenta que a la fecha de estudio del asunto existe imposibilidad de sancionar, toda vez, que han transcurrido más de tres años desde la ocurrencia del hecho, el Despacho se encuentra imposibilitado para imponer una sanción.

4. Ahora bien, con relación al avalúo de los daños en primera instancia el fallador se atuvo a lo manifestado por los peritos en sus dictámenes periciales, es decir, lo siguiente:

"El avalúo de los costos de la reparación temporal y final de los daños sufridos por la motonave "CLIPPER TRINIDAD", ascienden a la suma de Sesenta Millones de Pesos (\$60.000.000)" (...) (Cursiva fuera de texto)

Sin embargo, en virtud del contrato de transacción celebrado entre las partes el Despacho se abstendrá de fijar los mismos, teniendo en cuenta que este se encuentra ajustado a la ley.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR en su integridad la decisión del 2 de octubre de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Barranquilla, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO 2º. NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Barranquilla el contenido de la presente decisión a los señores ANTONIO R. AARON JR. en condición de Capitán de la motonave "CLIPPER TRINIDAD", JUAN ALVAREZ BERBESÍ en condición de Piloto Práctico, CARLOS ESTEBAN JULIO RADA en condición de Capitán del remolcador "EOS II", JHON ANGEL SLIGER SIERRA en condición de Capitán del remolcador "BARRANQUILLA", 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 Barranquilla, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4º.- Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de Barranquilla 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.

22 MAR 2018


Contralmirante MARIO GERMAN RODRÍGUEZ VIERA
Director General Marítimo (E)