

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

19 DE DICIEMBRE DE 2015

Referencia:

14012012009

Investigación:

Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 30 septiembre de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de arribada forzosa de la M/N "CARMEN" de bandera de San Vicente y las Granadinas, ocurrida el 15 de julio de 2012, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante informe de inspección suscrito por el Capitán DIEGO FERNANDEZ RESTREPO, Perito Naval, el Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento del presunto siniestro de arribada forzosa de la M/N "CARMEN".
2. El 18 de julio de 2012, el Capitán de Puerto de Santa Marta emitió auto de apertura de la investigación contra el Capitán, la tripulación, el Armador y el Agente Marítimo de la M/N "CARMEN" por el siniestro marítimo de arribada forzosa, decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. El 30 de septiembre de 2015, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia a través del cual declaró LEGÍTIMA la arribada forzosa de la M/N "CARMEN" de matrícula No. 400733, efectuada por el señor IVAN AMIN RIVAS FLOREZ, en calidad de Capitán de la citada nave.

Así mismo, declaró que no hubo violación a las normas de marina mercante por parte del Capitán de la M/N "CARMEN".

De igual forma, se abstuvo de fijar el avalúo de los daños.

4. Al no interponerse recurso de apelación en 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, ésta 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

De la protesta rendida por el Capitán de la M/N "CARMEN", señor IVÁN AMÍN RIVAS FLOREZ, respecto de los hechos ocurridos, se extrae lo siguiente:

"Salimos de Puerto Nuevo (Guajira) destino Cristóbal (Panamá). Hora 10:30 am del día 14 de julio de 2012, despegamos del muelle.

(...) El día 15-julio-12, navegando con rumbo 260ºW. Hora 01:50 am, se presentan golpes en la máquina principal, el maquinista la apaga y observa que es un tubo que queda fuera de servicio y me informan a ver qué hacían y que buscara orilla para fondear hasta que nos envíen otro. Hora 04:40 am, se prende la máquina sin turbo, pero tuvimos que apagar porque seguía golpeando más duro, de nuevo se le puso el turbo afectado y nos vinimos en mínimo, fue cuando me comunico con el Sr. Capitán Jorge Sarmiento y le solicito permiso para ingresar a una zona de fondeo, lo mismo a la Estación de Guardacostas que enseguida nos envió una lancha para cualquier requerimiento, así fue que Capitanía me autoriza ir a la zona de fondeo de Santa Marta. Hora 08:10 am, nos aborda la lancha de Guardacostas y nos hace verificación de documento y revisa la M/N s/n." *Cursiva fuera de texto*

De acuerdo con el informe de inspección rendido por el Capitán DIEGO FERNANDEZ RESTREPO, en calidad de Perito Naval, respecto a las causas que rodearon el arribo de la motonave, se extrae lo siguiente:

"(...) 4. RESPUESTA A LOS REQUERIMIENTOS EN EL AUTO

(...) La Motonave presentó avería en el turbo del Motor Propulsor Caterpillar 398. Ésta avería consistió en que el turbo presentaba desgastes en sus piezas internas, el Jefe de Máquinas procedió a cambiar el turbo completo y al efectuar éste cambio por uno que tenía en stock, encontró que el coupling de unión no eran iguales, el de reemplazo es recto y el original del motor es cónico.

(...) CONCLUSIONES

*Una vez instalado correctamente el coupling faltante en el turbo, se efectúa una prueba mecánica manual al turbo sin encontrar vibraciones y movimientos extraños (ni axial, ni radial)." *Cursiva y subrayado fuera de texto**

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

En lo que respecta al accidente o siniestro marítimo de arribada forzosa, estima pertinente el Despacho citar el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, que establece:

"Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internaciones, 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:

(...) e) La arribada forzosa (...)" Cursiva y subrayado fuera de texto

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

"La entrada necesaria a puerto distinto del autorizado en el permiso de zarpe". Cursiva fuera de texto

Del mismo modo, la norma ibídem, distingue entre la arribada legítima y la ilegítima:

"La arribada forzosa es legítima o ilegítima: La legítima es la que procede de caso fortuito inevitable, e ilegítima la que trae su origen de dolo o culpa del capitán. La arribada forzosa se presumirá ilegítima." Cursiva fuera de texto

La ruta que cumplía la M/N "CARMEN", de acuerdo al documento de zarpe a (folio 9), permite establecer que salió el 14 de julio de 2012 desde Puerto Nuevo en La Guajira con destino a Cristóbal - Panamá, presentando una avería en el motor propulsor, lo que hizo que fuera imposible continuar con la navegación, hecho que obligó a la embarcación a arribar al puerto de Santa Marta, con el aval de Guardacostas. En definitiva, el 15 de julio de 2012 se configuró el siniestro marítimo de arribada forzosa, con el fin de proteger la vida humana en el mar y atender los daños presentados en la nave.

Así las cosas, con el fin de determinar la legitimidad o ilegitimidad de la arribada forzosa, es importante resaltar algunos fragmentos de lo declarado en audiencia del 18 de julio de 2012, por parte del señor IVÁN AMÍN RIVAS FLOREZ, Capitán de la M/N "CARMEN", quien narró los hechos de la siguiente manera:

"(...) Nosotros salimos de Puerto Nuevo el día 14 de julio de 2012, el viaje fue muy bueno, el día 15 de julio de 2012 a las 01:50 horas escuché un ruido espantoso y sentí que apagaron la máquina, el cual bajé al cuarto de máquinas y me dijo el maquinista que tenía problemas con el turbo de la máquina, que había quedado fuera de servicio, (...) sonaba la máquina con mucho ruido, y la máquina empezó a botar humo, así mismo quedó sin fuerza la máquina, entonces el maquinista me informó que iba a colocar de nuevo el turbo afectado, para buscar una parte donde fondear, entonces cuando se realizó el cambio y continuamos hacia la orilla, (...) como a las 07:00 horas aproximadamente nos llegó la lancha de Guardacostas y nos acompañó hasta el área de fondeo, (...)" Cursiva fuera de texto

La anterior declaración, fue confirmada en su totalidad por los señores SANTIAGO ATALORA HERNÁNDEZ, quien se desempeñaba como Maquinista de la M/N "CARMEN" y CARLOS

ANTONIO BELTRÁN CHITIVA, Administrador de la embarcación, quien aseguró además, que el motor nunca había presentado problemas porque todas las partes eran nuevas.

Por su parte, el boletín emitido para el 14 de julio de 2012 por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe (CIOH), pronosticó lo siguiente:

"Área Costera: Cielo Cubierto. Posibles lluvias ligeras a moderadas con tormentas eléctricas. La temperatura ambiente oscilará entre 20°C y 29°C. Viento será de dirección este con velocidades entre 4 y 10 nudos (fuerza 2-3).

Área Marítima: Viento será de dirección este con velocidades entre 11 y 20 nudos (fuerza 4-5). La altura del oleaje oscilará entre 1.0 y 1.8 metros (marejada a fuerte marejada). Lluvias ligeras a moderadas con tormentas eléctricas." Cursiva fuera de texto

De la ampliación al informe de inspección rendido por el Capitán DIEGO FERNANDEZ RESTREPO, en calidad de Perito Naval, respecto a la conducta técnica del Capitán y del Jefe de Máquinas, se extrae lo siguiente:

"(...) - La culpa no la tiene el Capitán de la motonave, ya que por seguridad de la tripulación y de la misma embarcación, el Capitán se vio forzado a solicitar la arribada forzosa por daños en el turbo motor principal, si no hubiera reparado éste daño, el motor del buque se hubiera apagado, quedando la motonave a la deriva, sin gobierno y en peligro de colisión con algún elemento marino (roca), aguas bajas, etc.

(...) - El Jefe de Máquina debió de llevar un historial de las horas de trabajo de los diferentes equipos del cuarto de máquinas para programar su mantenimiento preventivo, como son:

- + Motor Principal
- + Motores Auxiliares
- + Bombas
- + Equipos eléctricos

- Éste historial no se llevaba a bordo, ya que fue solicitado por el suscrito en el momento de la inspección.

- Así mismo, las turbinas o turbos de los motores principales deben ser desmontados y revisados cada 10.000 horas de trabajo, como aconsejan los manuales del constructor de los equipos o turbinas, aspecto que no se hizo, ocasionando el daño descrito anteriormente, quedando fuera de servicio posiblemente por falta de mantenimiento preventivo. (...)"
Cursiva y subrayado fuera de texto

Observa el Despacho, que del informe de inspección y de las declaraciones obtenidas, la M/N "CARMEN" inició la navegación con un motor propulsor en buen estado, con sus partes nuevas, con unas condiciones meteorológicas óptimas para el desarrollo de la operación, por lo que el daño no se presentó por una fatiga en el material, sino por una falta de mantenimiento, lo cual provocó el desgaste de las piezas internas y la avería en el coupling de unión del turbo, lo que llevó inevitablemente a la nave al arribo a puerto distinto para su reparación.

ng

Al encontramos en el escenario de las actividades peligrosas y de la responsabilidad objetiva en siniestros marítimos, se presume la culpa del agente, en éste caso la del Capitán de la nave como jefe superior y encargado del gobierno de la misma, según lo establece el artículo 1495 del Código de Comercio, salvo cuando se demuestra la existencia de un eximente de responsabilidad como lo es la fuerza mayor o el caso fortuito, la culpa exclusiva de la víctima o el hecho de un tercero, presupuestos que no se lograron demostrar en la presente investigación.

Queda demostrado entonces, que la novedad presentada en la maquinaria principal que desencadenó en la arribada forzosa de la M/N "CARMEN", no tuvo su origen en un hecho imprevisible, sino que se produjo por un desgaste del material del tubo, por la falta de mantenimiento.

Si bien es cierto, el Capitán tomó decisiones acertadas para evitar un daño mayor, de haberse cerciorado del estado de la maquinaria de la nave y de haber realizado los mantenimientos preventivos, no se hubiera presentado la avería que los obligó a recalar en puerto distinto. Por tal motivo, éste Despacho procederá a modificar el artículo primero de la decisión del 30 de septiembre de 2015, en el sentido de declarar ILEGITIMA la arribada forzosa efectuada por el señor IVÁN AMÍN RIVAS FLOREZ, en calidad de Capitán de la M/N "CARMEN".

Finalmente, si bien el Capitán de Puerto de Santa Marta solo se pronunció en la parte considerativa de la decisión de primera instancia, al considerar que no existió violación a las normas de la Marina Mercante por parte del Capitán de la M/N "CARMEN" y en virtud que del análisis hecho en ésta instancia, no hubo méritos para imponer medidas sancionatorias, éste Despacho procederá a aclarar en tal sentido la decisión consultada, en cumplimiento de los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984.

En cuanto al avalúo de los daños, se puede evidenciar que no obra dentro del expediente prueba que determine el valor de los daños ocasionados por el siniestro de arribada forzosa.

Teniendo en cuenta lo anterior y entendiendo que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, citar a las partes y en si recolectar material probatorio para determinar el tema del avalúo de los daños, se debe emitir una decisión de plano, motivo por el cual éste Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR el artículo primero de la decisión del 30 de septiembre de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, que de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva del presente fallo quedará así:

"DECLARAR ILEGÍTIMA la arribada forzosa efectuada por el señor IVÁN AMÍN RIVAS FLOREZ, mayor de edad, identificado con cédula de ciudadanía No. 2.762.466 expedida en Bajo Baudó, en su calidad de Capitán de la M/N "CARMEN", con matrícula No. 400733, de bandera de San Vicente y las Granadinas, por hechos ocurridos el 15 de julio de 2012"

ARTÍCULO 2°.- MODIFICAR el artículo segundo de la decisión del 30 de septiembre de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, que de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva del presente fallo quedará así:

"**DECLARAR** que no existió violación a las normas de Marina Mercante por parte del señor **IVÁN AMÍN RIVAS FLOREZ**, en calidad de Capitán de la M/N "CARMEN", de acuerdo con la parte motiva de ésta decisión.


ABSTENERSE de fijar un avalúo de daños por el siniestro marítimo, conforme con lo expuesto en la parte motiva de éste fallo."

ARTÍCULO 3°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, el contenido del presente fallo al señor **IVÁN AMÍN RIVAS FLOREZ**, en calidad de Capitán de la M/N "CARMEN", identificado con cédula de ciudadanía No. 2.762.466 expedida en Bajo Baudó; al señor **EDGAR ANTONIO ROMERO PATERNINA**, en calidad de Representante legal de la Agencia Marítima **ROMOVELA LTDA**, identificado con cédula de ciudadanía No. 9.094.338 expedida en Cartagena; al Representante Legal de la sociedad Armadora **TRANSPORTADORA MARÍTIMA EL CARMEN LTDA**, y a las demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 3°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4°.- REMITIR al Capitán de Puerto de Santa Marta para que, una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, allegue copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase, 14/10/15


A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Paulo', is written over a horizontal line. The signature is stylized and somewhat cursive.

Vicealmirante **PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ**
Director General Marítimo