

82

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

23 DIC 2017

Referencia: 17012014001

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 23 de febrero de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de avería de la M/N "DELTA I" de bandera colombiana, ocurrido el 30 de diciembre de 2013, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante protesta presentada por el Capitán de Fragata JUAN CAMILO FORERO HAUZEUR, Comandante del ARC "SAN ANDRÉS", el Capitán de Puerto de San Andrés tuvo conocimiento de la presunta avería en la M/N "DELTA I".
2. El 2 de enero de 2014, el Capitán de Puerto de San Andrés emitió auto de apertura de la investigación por el siniestro marítimo de avería, decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de San Andrés profirió fallo de primera instancia el 23 de febrero de 2015, a través del cual declaró responsable al señor NEBALL WILLIAMS WATSON, en calidad de Capitán de la M/N "DELTA I", por el siniestro marítimo de avería de la mencionada embarcación.

Así mismo, declaró responsable al señor NEBALL WILLIAMS WATSON por violación a normas de Marina Mercante, en consecuencia, le impuso a título de sanción multa de DOS PUNTO SESENTA Y SEIS (2.66) salarios mínimos legales mensuales vigentes equivalente a la suma de UN MILLON SETECIENTOS TRECE MIL NOVECIENTOS SETENTA Y UN MIL PESOS M/CTE (\$1.713.971), pagaderos de forma solidaria con el señor UBALDO YURY CHAMORRO SANTIS, en calidad de Armador de la M/N "DELTA I".

Finalmente, el Despacho fijó el avalúo de los daños ocasionados en la suma de CINCUENTA MIL CUATROCIENTOS CINCUENTA Y SEIS (CS 50.456) CÓRDOBAS (MONEDA NICARAGÜENSE), a favor del señor JOHN TAYLOR NEWBALL.

B

4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de San Andrés envió el expediente a éste 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 del 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 Fragata JUAN CAMILO FORERO HAUZEUR, Comandante del ARC "SAN ANDRÉS", respecto de los hechos ocurridos con la M/N "DELTA I", se extrae lo siguiente:

"(...) El día 30 de diciembre de 2013 en horas de la noche recibí una comunicación de la Capitanía de Puerto de San Andrés, en la cual solicitan que el ARC San Andrés efectúe comunicación vía HF con la M/N DELTA I que quedó a la deriva en inmediaciones de la Isla Albuquerque en ruta a la Isla de San Andrés.

*Siendo aproximadamente las 15:00 horas del día 31 de diciembre de 2013, el ARC San Andrés zarpa con destino a la posición latitud 12°07,29'N, longitud 82°40.02'W, correspondiente a la última fija conocida a través de mensaje de emergencia de la motonave DELTA I vía sistema VMS, con la misión de auxiliar a la motonave antes relacionada. En el tránsito al punto de rendez vous con la mencionada motonave, se recibió comunicación de ésta, indicando que estaba siendo conducida al puerto nicaragüense de Corn Island, remolcada por el pesquero identificado como CAPITANA, por orden de la Capitanía de Puerto de esa localidad, a fin de revisar la novedad de propulsión que presentaba y embarcar un sujeto de nacionalidad colombiana para ser repatriado.
(...)*

(...) El 02 de enero de 2014 a las 13:31 horas, termina la maniobra de remolque de la motonave DELTA I a la altura de la boya de mar del canal de San Andrés y se entrega a disposición de la Estación de Guardacostas de San Andrés para escoltarla al muelle de la Sociedad Portuaria. (...)

(...) La embarcación presentó las siguientes novedades:

- 1. Falta de combustible suficiente para llegar a puerto de destino.*
- 2. Antena del Posicionador Satelital Global rota.*
- 3. Mal funcionamiento del radio VHF marino. (...)"* Cursiva fuera de texto

Del informe de inspección técnica efectuado el 4 de enero de 2014 por el señor LUIS ENRIQUE ORTIZ MENDOZA, en calidad de Perito Marítimo en Maquinaria Naval Clase 'C', respecto a las

causas que rodearon el daño en el sistema de combustible de la M/N "DELTA I", se extrae lo siguiente:

"(...) 3. OBSERVACIONES GENERALES

a) De acuerdo a la información suministrada por el maquinista de la motonave, acerca de la falla reportada, que se quedaron sin combustible por fugas en una manguera que estaba colocada en la tubería de combustible que sale del tanque principal de almacenamiento, una vez efectuada la inspección visual, el sistema de tuberías de combustible y teniendo en cuenta lo manchados e impregnados que se encontraban los mamparos del cuarto de máquinas por el hollín, se pudo evidenciar que el sector de la tubería donde se realizaron los trabajos, con el fin de corregir la novedad, aparentemente no fueron intervenidos, porque no se notan rastros de huellas que deben quedar por el estado del cuarto de máquinas, en razón al hollín. (...)

(...) b) Al inicio de la inspección del motor propulsor se encontraba energizado y pasado un tiempo, se le recomienda al maquinista asegurarlo y después de unos 15 minutos aproximadamente se le indica que lo energice nuevamente, pero éste no arranca porque las baterías estaban totalmente descargadas y el alternador que no estaba en funcionamiento por falta de correas y desconectado, al igual que el generador por éste no se aseguró, por la condición que la motonave estaba en el muelle y en inspección.

c) Se solicitó la bitácora de la maquinaria y argumentan que no la tienen, ya que el maquinista es nuevo en nuevo en la motonave, por lo que se desconoce el historial del motor propulsor como del generador. (...)

(...) 4. RECOMENDACIONES

La M/N DELTA I, de acuerdo a su certificación y catalogación para realizar navegación costanera o de viajes próximos a la costa, no se justifica las condiciones ni el estado en que se encontraba la maquinaria y el cuarto de máquinas, por lo que se recomienda:

a) Realizar, programar y ejecutar planes de mantenimiento preventivo y correctivos de acuerdo a la vida útil y cuando lo requiere por personal técnico especializado, de igual forma se le debe abrir las respectivas bitácoras, lista de chequeo antes del encendido y registro de operación de la maquinaria. (...)

c) Implementación del sistema de ventilación y extracción del cuarto de máquinas o en su defecto la reparación y/o mantenimiento del sistema de admisión de escape y aire de la maquinaria, teniendo en cuenta la cantidad de humo y hollín que generan y los cuales pueden ser causantes de enfermedades al personal de la tripulación y para protección de los componentes sensibles al calor.

d) Efectuar la reparación y/o mantenimiento del sistema eléctrico y la iluminación, acuerdo normativo y estandarización marítima y desarrollar programas de mantenimiento preventivo y programado. (...)" Cursiva y subrayado fuera de texto

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

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

El Decreto Ley 2324 de 1984¹, contempla como accidentes o siniestros marítimos:

¹Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 26

"(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, y (g) los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias." Cursiva fuera de texto

A su vez, la norma en cita establece²:

"APLICACIÓN DE TRATADOS Y CONVENIOS: Las disposiciones del presente título se aplicarán sin perjuicio de lo dispuesto en los tratados y convenios internacionales ratificados por Colombia." Cursiva fuera de texto

Relacionado a lo anterior, el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, aprobado mediante Resolución MSC.255 (84) adoptada en 16 de mayo de 2008, en el capítulo 2 se establecen las siguientes definiciones:

"2.9 Siniestro marítimo: acaecimiento, o serie de acaecimientos, directamente relacionado con la explotación de un buque que ha dado lugar a cualquiera de las situaciones que seguidamente se enumeran:

- 1. la muerte o las lesiones graves de una persona;*
- 2. la pérdida de una persona que estuviera a bordo;*
- 3. la pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque;*
- 4. los daños materiales graves sufridos por un buque;*
- 5. la varada o avería de un buque, o el hecho de que se vea envuelto en un abordaje;*
- 6. daños materiales causados en la infraestructura marítima ajena al buque que representen una amenaza grave para la seguridad del buque, de otro buque, o de una persona; o*
- 7. daños graves al medio ambiente, o la posibilidad de que se produzcan daños graves para el medio ambiente, como resultado de los daños sufridos por un buque o buques.* Cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto

En igual sentido, la Organización Marítima Internacional en la citada Resolución define los siniestros graves de la siguiente manera:

- "4.3 Siniestro grave: aquel que sin reunir las características del "siniestro muy grave" entraña:*
- 1. Un incendio, explosión, abordaje, varada, contacto, averías por mal tiempo, averías causadas por hielos, grietas en el casco o supuesto defecto del casco, etc., que a su vez provocan;*
 - 2. Averías estructurales que hacen que el buque no sea apto para navegar, por ejemplo, una hendidura en la obra viva, parada de las máquinas principales, averías importantes en los espacios de alojamiento, etc.; o*
 - 3. Contaminación (independientemente de la magnitud); y/o*
 - 4. Una avería que obligue a remolcar el buque o pedir ayuda a tierra".* Cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto

A la luz de lo dispuesto por la Organización Marítima Internacional, y conforme a las pruebas obrantes en el expediente, el Despacho concluye que durante la etapa instructiva y en concreto en

²Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 75

15

la decisión de primera instancia, la Capitanía de Puerto de San Andrés se refirió a la avería de la motonave como el siniestro ocurrido, una expresión utilizada en forma incorrecta ya que no se encuentra catalogada como accidente marítimo, por lo que el siniestro marítimo ocurrido a la M/N "DELTA I" de bandera colombiana, el día 30 de diciembre de 2013, fue el de daños materiales graves, razón por la cual se procederá a realizar un análisis sobre la responsabilidad de las personas involucradas y las causas que lo generaron.

En declaración dada en la primera audiencia llevada a cabo el 14 de enero de 2014, el señor NEBALL WILLIAMS WATSON, Capitán de la M/N "DELTA I", indicó con relación a los hechos ocurridos el 30 de diciembre de 2013:

"(...) Salimos de Bocas del Toro entre Isla Bastimento y Colón el 29 de diciembre de 2013, a las 03:00 horas, llegando a la salida de Boca a las 06:30 horas, rumbo 010 vel. 5 nudos, revolución en máquina 110; todo transcurría normalmente, a 90 millas náuticas de Bocas del Toro se reventó la manguera de distribución de combustible con la máquina en posición lat 10°51'N long 81°58'W, con el poco combustible que quedó en el tanque y llegamos a la posición lat 12°04'N long 81°64'W, nos comunicamos por VHF con San Andrés en frecuencia 8210.5, con la motonave DOÑA OLGA II, (...) Quedamos a la deriva, pero teníamos comunicación permanente con el Doña Olga y luego tratamos de comunicarnos con la Capitanía y el Cesyp y no salió ninguno, luego tuvimos comunicación con Guardacostas, (...) luego vino un barco que se llama CAPITANA, nos remolcó hacia adentro, luego hubo comunicación entre el señor John y Eduardo García, éste último es el Armador, sobre el combustible, luego que conseguimos el combustible, salimos a las 15:30 de Corn Island, con destino a San Andrés, (...) " Cursiva fuera de texto

Sobre las razones por las cuales no hizo llegar a la Capitanía el acta de protesta por los hechos ocurridos, señaló:

"(...) Cuando hicieron la visita dijeron que no era necesario, me lo insinuó o no me acuerdo, el que hizo la visita. Yo sé que tenía que presentarla pero por múltiples ocupaciones no la presenté, la tengo hecha, pero está en borrador. (...) "

Se tiene entonces que la M/N "DELTA I", zarpó el 29 de diciembre de 2013 desde Bocas del Toro en Panamá con destino a la Isla de San Andrés. El 30 de diciembre de la misma anualidad, cuando navegaban aproximadamente a 90 millas náuticas del punto de salida, se reventó la manguera de distribución de combustible, viéndose obligados a parar máquinas y a ser remolcados por la M/N "CAPITANA" reparar los daños, configurándose así el siniestro marítimo de daños materiales graves.

La regla general en los regímenes de responsabilidad, consiste en probar 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. Ahora bien, es claro que la navegación es considerada como una actividad peligrosa³, de la que solo es posible exonerarse de responsabilidad por la intervención de un elemento que sea capaz de romper el nexo causal, tal como la fuerza mayor, caso fortuito, culpa de un tercero o culpa exclusiva de la víctima.

³ Código Civil colombiano, artículo 2356.

84

19

Del concepto dado por el Perito de Maquinaria Naval, señor LUIS ENRIQUE ORTIZ MENDOZA, al hacer un análisis del sistema de generación de la M/N "DELTA I", se logra evidenciar lo siguiente:

"(...) 2. SISTEMA DE GENERACIÓN

De acuerdo a inspección visual, el motor generador estaba en funcionamiento y se pudo evidenciar que las líneas del sistema de combustible no estaban conectadas al equipo, la alimentación era por medio de una caneca plástica que estaba a la mitad de combustible, el sistema de escape y admisión de aire se encuentra aparentemente con fugas y sin recubrimiento térmico a la altura del codo y la junta, ocasionando que el motor, alternador y gran parte del exterior se encuentren cubiertos de hollín. El tablero del sistema de control local del equipo se encuentra en condiciones no muy aceptables, vista que está fijado de una cuerda a las tuberías del sistema hidráulico de la motonave. (...)" Cursiva y subrayado fuera de texto

En síntesis, el motor generador de la M/N "DELTA I" se encontraba en óptimas condiciones, sin embargo, el sistema de alimentación de combustible no era el adecuado, la iluminación en el cuarto de máquinas era deficiente, sumado al hecho que el sistema de escape y admisión de aire tenía fugas y no contaba con el combustible suficiente para cubrir la ruta Bocas del Toro - San Andrés, razones por demás suficientes para afirmar que se encuentran desvirtuados los eximentes de responsabilidad y que el daño presentado es atribuible al jefe de gobierno de la nave.

El señor NEBALL WILLIAMS WATSON, como Capitán de la M/N "DELTA I", no se percató de realizar los mantenimientos preventivos al cuarto de máquinas y en concreto al sistema de alimentación del combustible, tampoco tuvo en cuenta la cantidad de combustible necesaria para el recorrido que iba a realizar, motivo por el cual al ser el encargado del control y la dirección de la motonave, es el responsable directo por lo acontecido.

La rotura de la manguera de combustible, fue provocada por la fuga en el sistema de escape del aire y por la falta de combustible, hecho que sin duda alguna se atribuye al señor NEBALL WILLIAMS WATSON, Capitán de la M/N "DELTA I", y que en ningún momento se enmarcan como eximentes de responsabilidad; razón por la cual se concluye por parte del Despacho, que se encuentra probado el nexo causal entre el hecho y el daño, siendo suficiente para confirmar la decisión de primera instancia. Sin embargo, se procederá a hacer la aclaración que se trata del siniestro marítimo de daños materiales graves.

Con fundamento en el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, se hace necesario hacer el análisis para establecer si existió violación a las normas de Marina Mercante, por lo que el Despacho considera que al haber sido el Capitán M/N "DELTA I", señor NEBALL WILLIAMS WATSON, declarado responsable en ésta instancia, éste vulneró las siguientes disposiciones:

El artículo 1479 del Código de Comercio, señala la responsabilidad del Armador por culpa del Capitán:

"Aún en los casos en que haya sido extraño a su designación, el Armador responderá por las culpas del Capitán." Cursiva fuera de texto

El artículo 1501 de la norma ibídem, dispone las funciones y obligaciones del Capitán, en especial el numeral 1 que señala:

26

"1) Cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va a emprender;" Cursiva fuera de texto

Si bien la causa del siniestro de daños materiales graves, hizo que la M/N "DELTA I" quedara a la deriva por falta de combustible, no es posible imponer la multa de 0.66 salarios mínimos legales mensuales vigentes, debido a que la embarcación es una nave mayor y no le aplica lo dispuesto en la Resolución No. 386 de 2012.

Sin embargo, en la investigación quedó plenamente probada la omisión de las reglas marítimas, tales como las establecidas en el Código de Comercio colombiano que dispone que el Capitán sea el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave, el incumplimiento de sus funciones y obligaciones, la omisión de las medidas de seguridad preventivas antes de iniciar la maniobra y la falta de colaboración para llevar a cabo la inspección pericial de navegación y cubierta, motivo por el cual se procederá a modificar la sanción impuesta al señor NEBALL WILLIAMS WATSON, en DOS (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes

De la declaración del señor JOHN TAYLOR NEWBALL, que a su vez fueron confirmadas por el Capitán y el Agente Marítimo de la M/N "DELTA I", se logró establecer que éste prestó una ayuda a la embarcación para que llegara hasta San Andrés, luego de la avería presentada, por lo que el Despacho considera que la suma fijada para el avalúo de los daños es acorde a la solicitada en la reclamación presentada.

En virtud de lo mencionado anteriormente, procede este Despacho a confirmar en su totalidad la decisión del día 23 de febrero de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR el artículo primero del fallo del 23 de febrero de 2015, proferido por el Capitán de Puerto de San Andrés, que de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva de la presente decisión quedará así:

"DECLARAR civilmente responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de daños materiales graves al señor NEBALL WILLIAMS WATSON, identificado con la cédula de ciudadanía No. 15.241.230 expedida en San Andrés, en calidad de Capitán de la M/N "DELTA I", de bandera colombiana, con matrícula No. MC-05-641, hechos ocurridos el 29 de diciembre de 2013."

ARTÍCULO 2°.- MODIFICAR el artículo tercero del fallo del 23 de febrero de 2015, proferido por el Capitán de Puerto de San Andrés, que de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva de la presente decisión quedará así:

"DECLARAR administrativamente responsable al señor NEBALL WILLIAMS WATSON, identificado con la cédula de ciudadanía No. 15.241.230 expedida en San Andrés, Capitán de la M/N 'DELTA I', por incurrir en violación a las normas de Marina Mercante con ocasión del siniestro marítimo de daños materiales graves."

ARTÍCULO 3°.- MODIFICAR el artículo cuarto del fallo del 23 de febrero de 2015, proferido por el Capitán de Puerto de San Andrés, que de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva de la presente decisión quedará así:

"**IMPONER** como sanción al señor NEBALL WILLIAMS WATSON, identificado con la cédula de ciudadanía No. 15.241.230 expedida en San Andrés, Capitán de la M/N 'DELTA I', multa equivalente a DOS (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes, suma que asciende a UN MILLÓN DOSCIENTOS OCHENTA Y OCHO MIL SETECIENTOS PESOS M/CTE (\$1.288.700), pagaderos solidariamente con el señor UBALDO YURY CHAMORRO SANTIS, identificado con la cédula de ciudadanía No. 92.514.327 expedida en Sincelejo, en calidad de Armador de la mencionada embarcación."

ARTÍCULO 4°.- CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión de primera instancia del 23 de febrero de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés, de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva del presente fallo.

ARTICULO 5°- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de San Andrés el contenido del presente fallo al señor NEBALL WILLIAMS WATSON, identificado con cédula de ciudadanía No. 15.241.230 expedida en San Andrés, en calidad de Capitán de la M/N "DELTA I", al señor UBALDO YURY CHAMORRO SANTIS, identificado con la cédula de ciudadanía No. 92.514.327 expedida en Sincelejo, en calidad de Armador de la mencionada embarcación, y a las demás personas interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 6°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de San Andrés, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 7°.- REMITIR al Capitán de Puerto de San Andrés 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,

20 FEB 2015



Vicealmirante **PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ**
Director General Marítimo