

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 28 MAR 2016

Referencia: 24012010002
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 3 de septiembre de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "SAMURAI" de bandera de venezolana, ocurrido el 12 de marzo de 2009, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El Capitán de Puerto de Puerto Bolívar tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "SAMURAI" al puerto de Puerto Bolívar, el día 12 de marzo de 2009, razón por la cual el día 28 de septiembre de 2010 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 Puerto Bolívar el día 3 de septiembre de 2012 profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró no responsables por la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "SAMURAI" a los señores MOISÉS CAMPO CAMPO y LEOPOLDO DE HORTA RAMOS en su condición de Capitán y Maquinista, respectivamente, de la citada nave. 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 Puerto Bolívar 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.

109

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 marítimo en Ingeniería Naval JAIRO ARTETA GOENAGA, en informe pericial rendido el 8 de abril de 2009, (folios 21 al 24), presentó las siguientes conclusiones y recomendaciones:

- " (...) Se realizó una inspección inicial a la motonave, encontrándose fondeada en Puerto Nuevo - Guajira, se comprobó que la fuga del sistema de enfriamiento del motor propulsor fue ocasionada por una fisura ubicada en la unión del tubo galvanizado de 4" (que sale del tanque de expansión) y la entrada del serpentín del circuito cerrado).
- Debido al recalentamiento sufrido por el motor propulsor, se decide desmontar las culatas para su revisión, rectificación y pruebas. Fueron enviadas a la ciudad de Barranquilla el día 17 de marzo de 2009 y llegaron reparadas a Puerto Nuevo el día 27 de marzo de 2009".

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 Puerto Bolívar 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 Puerto Bolívar, 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. Sobre la existencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "SAMURAI" de bandera venezolana al puerto de Puerto Bolívar ocurrida el día 12 de marzo de 2009, se debe considerar lo siguiente:

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"

Ahora bien, sobre los hechos en la declaración rendida por el señor MOISES CAMPO CAMPO, Capitán de la motonave "SAMURAI", dijo:

"Nosotros salimos el martes 10 de marzo de 2009, a las seis de la tarde sin novedad, en la madrugada del miércoles a la una y media de la mañana la maquina se os apagó y no quiso arrancar más, quedando a la deriva en ese mismo momento hasta el día jueves 12 de marzo que nos auxilió la

1/10

*motonave Mar Caribe que iba con destino Aruba a eso de las seis de la mañana, efectuamos la maniobra de remolque y fuimos remolcados al puerto más cercano que era **Puerto Nuevo**".*

A su vez, el perito marítimo JAIRO ARTETA GOENAGA, en su dictamen rendido el 8 de abril de 2009 (folios 21 al 24) estableció que la navegación que realizaba la motonave "SAMURAI" era entre el puerto de Aruba a Puerto Nuevo - Guajira, en virtud de lo cual este Despacho concluye que no se configuró el siniestro marítimo de arribada forzosa de la citada nave, toda vez, que de acuerdo a la definición del artículo 1540 del Código de Comercio, la nave ingresó al puerto que se encontraba autorizado.

Conforme lo anterior, se revocará el artículo primero relacionado con la ausencia de responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa.

2. Ahora bien, a pesar de la inexistencia del siniestro marítimo de arribada forzosa, sobre los hechos ocurridos se debe realizar el siguiente análisis:

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

"(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*

¹Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 26

²Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 75

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 lo probado en el expediente el Despacho concluye con meridiana claridad que el siniestro marítimo ocurrido a la motonave "SAMURAI" el día 12 de marzo de 2009, fue el de daños materiales graves, razón por la cual se procederá a realizar un análisis sobre la responsabilidad en éste, para lo cual se citan algunas pruebas obrantes en el expediente, así:

- En audiencia del día 9 de noviembre de 2011, el Capitán de la M/N "SAMURAI" señor MOISÉS CAMPO CAMPO, sobre el último mantenimiento realizado a la nave manifestó:

"(...) 2 meses antes que ocurriera la novedad, se le realizó una rutina que consistió en quitarle la culata, cambiarle las válvulas, descarbonizarla y cambiarle la empaquetadura; todo estaba en condiciones para navegar, todo estaba perfecto (...)"

De la anterior declaración se concluye que a la máquina de la motonave "SAMURAI" se le había realizado mantenimiento dos (2) meses antes de que ocurriera la novedad que hoy nos ocupa.

- A su vez, en declaración rendida por el señor LEOPOLDO DE HORTA RAMOS, en calidad de Maquinista de la nave "SAMURAI, relató los hechos de la siguiente manera:

"Salimos a eso de las seis de la tarde de Aruba, nos despachó inmigración, el viaje fue normal hasta las dos de la madrugada cuando al bajar al cuarto de máquinas note el calentamiento era excesivo apague el motor, a las 03:30 de la madrugada comencé a revisar el motor y me di cuenta que el recalentamiento del motor es por la bomba de enfriamiento por deficiencia del caudal de agua de la bomba de enfriamiento, por lo cual me di cuenta que no era posible su reparación en el momento y decidí no arrancar el motor (...)"

Sobre cuándo fue el último mantenimiento preventivo a la máquina, contestó:

"(...) Se le hizo aproximadamente siete meses antes de la avería del motor (...)"

En igual sentido, se le preguntó si la nave contaba con los programas de mantenimiento de las máquinas, a lo cual indicó:

"Sí, claro".

De lo dicho por el Maquinista de la motonave "SAMURAI" se concluye que el motor sufrió un recalentamiento en la bomba de enfriamiento del caudal de agua, el cual no pudo ser reparado razón por la que ingresó al puerto de Puerto Bolívar, así mismo expresó que esta contaba con un plan de mantenimientos y que el último se había realizado siete (7) meses antes del incidente que se investiga.

Conforme lo expresado en las pruebas citadas, se vislumbra que existe una marcada diferencia en los testimonios indicados, toda vez, que el Capitán de la motonave afirma que el último mantenimiento efectuado a la máquina de la nave "SAMURAI" fue hace dos (2) meses, mientras que el Maquinista sostiene que fue hace siete (7) meses.

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.

En el asunto objeto de estudio, es claro para el Despacho que no intervino ninguno de los elementos mencionados anteriormente, lo que permite concluir que el Capitán de la motonave "SAMURAI" es responsable en la ocurrencia del siniestro marítimo de daños materiales graves, toda vez, que siendo el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave⁴, no se percató de los mantenimientos de la máquina, lo que desencadenó que esta presentara un recalentamiento del motor propulsor, ocasionado por la fuga de agua del circuito cerrado del sistema de enfriamiento, que le obligó a llegar remolcada por la motonave "MAR CARIBE" hasta Puerto Nuevo en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar, razón por la que se adicionará un artículo que contenga la declaración de tal responsabilidad.

Así mismo, de lo probado en el expediente se demuestra la vulneración de algunas normas de Marina Mercante por parte del Capitán de la citada nave, 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 abstendrá de realizar tal análisis, sin embargo, revocará el artículo segundo de la decisión consultada, que hace referencia a la inexistencia de violación a la normatividad marítima colombiana por parte del Capitán de la motonave "SAMURAI".

Finalmente, es claro que en la decisión de primera instancia no se realizó el avalúo de los daños que sufrió la nave como consecuencia del siniestro marítimo, hecho que en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984 debe contemplarse en la decisión.

Sin embargo, atendiendo a que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas o citar a las partes, por cuanto se debe emitir una decisión de plano, este Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

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

³ Código Civil colombiano, artículo 2356.

⁴ Código de Comercio, Artículo 149.

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- REVOCAR los artículos primero y segundo de la decisión del 3 de septiembre de 2012, emitida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, con fundamento en la parte considerativa de este proveído.

ARTÍCULO 2°.- ADICIONAR un artículo a la decisión del 3 de septiembre de 2012, emitida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, la cual quedará así:

"DECLARAR responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de daños materiales graves sufridos por la motonave "SAMURAI" de bandera venezolana, al señor MOISES CAMPO CAMPO, identificado con la cédula de ciudadanía No. 7.474.551 de Barranquilla, en su condición de Capitán de la citada nave, con fundamento en lo expuesto en la parte motiva del presente proveído."

ARTÍCULO 3°. NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar el contenido de la presente decisión a los señores MOISÉS CAMPO CAMPO, 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 Puerto Bolívar, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 5°.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, para que una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, remita copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase. 28 MAR 2016



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