

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 30 MAR 2016

Referencia: 24012011004
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 3 de agosto de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, dentro de la investigación por siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "WEST WIND II" de bandera de la Republica Dominicana, con ocasión de los hechos ocurridos el día 17 de septiembre de 2011, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta suscrita por el señor ROMÁN CARABALLO BERRÍO Capitán de la motonave "WEST WIND II", el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar tuvo conocimiento que el día 17 de septiembre de 2011 la citada motonave presentó un daño en su máquina, motivo por el cual fue remolcada por la motonave "SEA KING VI" hasta Puerto Nuevo - Guajira.
2. En virtud de lo anterior, el día 21 de septiembre de 2011 el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar decretó la apertura de investigación por el presunto siniestro marítimo de arribada forzosa de la citada nave, 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.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el 3 de agosto de 2012 el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró no responsable al Capitán de la motonave "WEST WIND II" señor ROMÁN CARABALLO BERRÍO, por el siniestro marítimo de dicha motonave.

Así mismo, lo declaró responsable por violación de Normas de Marina Mercante, e impuso a título de sanción multa de dos (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de un millón setenta y un mil doscientos pesos m/cte (\$1.071.200), pagaderos en forma solidaria con el señor EVER ENRIQUE SARDOTH SOLANO, en su calidad de Armador de la citada nave.

4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar envió el expediente a este

103

13

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 señor IGOR ARELLANO LACHARME perito naval, en dictamen rendido el 6 de octubre de 2011 (folios 29 al 37), presentó las siguientes conclusiones:

- La motonave zarpó del puerto de Aruba aproximadamente a las 17:00 horas, el 16 de septiembre de 2011, hasta el Puerto de Puerto Nuevo en la Guajira colombiana.
- En viaje a Bahía Portete y aproximadamente a la altura de Punta Cañón (12° 21'56.72"N y 71° 47'59.14"W) en la bahía Honda, falla el sistema de lubricación del motor propulsor quedando la máquina fuera de servicio.
- El Capitán de la motonave solicita apoyo a la motonave "SEA KING" quien lo remolca hasta el muelle de Puerto Nuevo en Bahía Portete.
- La avería presentada en la motonave fue causada por falla en el sistema de lubricación, lo que ocasionó que los casquetes se quemaran, rayaran, y desplazaran de sus muñones.
- Como no se lleva diario de máquinas, libro de registro de hidrocarburos y hay registro de mantenimiento, no se puede evidenciar que se haya realizado cambio de lubricante; el Jefe de Máquinas no lleva registro de los trabajos que realiza en la máquina. No hay historial, plan de mantenimiento, libro de hidrocarburos, planes de contingencia.
- Las condiciones meteomarinas durante la travesía eran favorables, estas no causaron exigencias a la máquina, por lo tanto se puede establecer que la falla obedece a mantenimiento de la máquina y falta de control del maquinista.

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 ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "WEST WIND II" de bandera de República Dominicana, acaecido el 17 septiembre de 2011, cuando la motonave arribó a Puerto Bolívar (Colombia), 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 se observa que en dictamen rendido por el perito IGOR ARELLANO LACHARME, se indicó que la motonave "WEST WIND II" se encontraba facultada para navegar desde el puerto de Aruba con destino a Puerto Nuevo - Guajira, en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar.

Conforme lo anterior, se revocará el artículo primero relacionado con la ausencia de responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa, toda vez, que como se demostró anteriormente éste no se configuró, teniendo en cuenta que la motonave ingresó al puerto que se encontraba autorizado.

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:

¹Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 26

²Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 75

*"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 lo probado en el expediente el Despacho concluye con meridiana claridad que el siniestro marítimo ocurrido a la motonave "WEST WIND II" el día 17 de septiembre de 2011, 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 diligencia de declaración rendida por el señor ROMÁN CARABALLO BERRÍO, en calidad de Capitán de la motonave "WEST WIND II", sobre los hechos ocurridos relató:

"Siendo un día 17 de septiembre de 2011, a las 9:00 horas, el mecánico me informa que tiene problemas de máquinas, por lo cual me dice que tiene que apagar el motor, yo enseguida recurrí a llamar a la motonave "SEA KING VI", y ella me respondió y yo le informe que tengo problemas de máquinas y el procedió a recogerme siendo las nueve de la mañana en las siguientes coordenadas latitud 12°30' N y longitud 71°46' W e ahí procedió a traernos hasta puerto nuevo".

En relación con la frecuencia con la que revisa el libro diario de máquinas, manifestó:

"No existe libro de máquinas".

Sobre la razón por la que no se llevan libros de controles de mantenimiento abordo ni historial de la maquinaria, dijo:

"A mí me parece que esa cuestión debe llevarla es el mecánico que debe exigir su libro para realizar sus anotaciones".

Acerca del diagnostico emitido por el Maquinista, la posible solución de la avería y porque no se realizó por los propios medio del personal, informó:

"Él diagnóstico fue que la presión del aceite se había bajado y no había solución en el momento por eso no se realizó en el área".

De la anterior declaración se concluye que el día de los hechos el Maquinista de la motonave "WEST WIND" le informó al Capitán de la nave que tenía problemas de máquinas, y enseguida se comunicaron con la nave "SEA KING VI" la cual les brindó ayuda, además no llevaban a bordo libro de máquinas.

Así mismo, indicó que se realizó un diagnostico en el que se estableció que la presión del aceite se había bajado y que no había solución en el momento razón por la que no se logró repararlo inmediatamente.

- En declaración rendida por el Maquinista de la motonave "WEST WIND II" señor WILFRIDO ANTONIO CAFARZUSA CORTINA, sobre los hechos dijo:

"El día 17 de septiembre en horas de la mañana yo vengo de guardia y siento la máquina que me falla, me fui de inmediato al cuarto de máquinas y verifico que la presión de aceite se bajó totalmente, apago la máquina y subo donde el capitán a decirle que la maquina se le bajo totalmente la presión del aceite y por eso la apague, bajo el Capitán conmigo a la máquina y la prendimos de nuevo y la presión del aceite no subió".

Sobre la causa de la pérdida de la presión de la maquina, informó:

"La bomba de aceite falló".

Acerca de cuándo fue el último mantenimiento preventivo a la máquina, dijo:

"Un viaje antes, tengo entendido que fue hace 60 días aproximadamente".

En relación con la realización de la prueba de máquina pre zarpe, indicó:

"Prendimos máquinas y todo estaba correcto".

Sobre qué documentos o historial de uso o mantenimiento de la maquinaria consulto al momento de la evaluación, dijo:

"No encontré documentación ni nada de eso".

De la declaración anterior se concluye, que el día de los hechos en el momento de la falla se verificó que la presión de aceite bajó totalmente, razón por la que se apagó la máquina y se informó al Capitán de la nave, posteriormente intentaron prenderla pero el aceite no subió.

Así mismo aclaró que la causa que generó la pérdida de la presión de la maquinaria fue la falla de la bomba de aceite y que el último mantenimiento realizado fue 60 días antes del incidente.

- En declaración rendida por el Armador de la nave, señor EVER ENRIQUE SARDOTH SOLANO, sobre el último mantenimiento general que se le hizo a la nave, él informó:

"(...) Hace más o menos dos meses, que hubo el cambio de aceite y de filtros de la máquina y hace a próximamente 3 meses que traje un técnico de Barranquia para calibración de inyectores y chequeo general de la maquina (...)"

En relación con si en los chequeos realizados se verificó la bomba de aceite del motor indicó:

"No".

De lo declarado por el Armador de la motonave se concluye que el último mantenimiento general fue tres meses antes de la ocurrencia del daño, y que en este no se verificaron las bombas de aceite.

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, el Despacho evidencia que no intervino ninguno de los elementos mencionados anteriormente, lo que permite concluir que el Capitán de la motonave "WEST WIND II" 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, la nave no contaba con diario de máquinas, libro de registro de hidrocarburos, el jefe de máquinas no

³Código Civil colombiano, artículo 2356.

⁴Código de Comercio, Artículo 149.

Lleva registro de los trabajos que se realizan en la máquina, así como tampoco la nave contaba con plan de mantenimiento, libro de hidrocarburos y planes de contingencia.

La anterior situación generó el daño en la la máquina de la motonave "WEST WIND II" causada por falla en el sistema de lubricación, lo que ocasionó que los casquetes se quemaran, rayaran, desplazaran de los muñones y que se obligaran a ser remolcados por la motonave "SEA KING VI" 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, se encuentra probado en el expediente la vulneración de algunas normas de Marina Mercante por parte del Capitán de la citada nave, tal como la obligación contenida en el literal d, del numero, 17 del artículo 1501 del Código de Comercio de llevar libro de campana u órdenes a las máquinas y el no llevar a bordo la documentación pertinente de la nave y la tripulación, al tenor de lo dispuesto en el artículo 1 de la Resolución 520 de 1999, razón por la cual este Despacho respaldará en tal sentido la decisión del *a quo*.

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 de daños materiales graves, 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,

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- REVOCAR el artículo primero de la decisión del 3 de agosto de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, de conformidad con lo expuesto en la parte considerativa de este proveído.

ARTÍCULO 2°.- CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión del 3 de agosto de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, de conformidad con lo expuesto en la parte considerativa de este proveído.

ARTÍCULO 3°.- ADICIONAR un artículo a la decisión del 3 de agosto 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 de la motonave "WEST WIND II" al señor ROMÁN CARABALLO BERRIO, identificado con la cédula de ciudadanía No. 4.810.051 de Acandí, en su condición de Capitán de la citada nave, con fundamento en lo expuesto en la parte motiva del presente proveído."

ARTÍCULO 4º NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar, el contenido del presente proveído a los señores ROMÁN CARABALLO BERRÍO y JOSE LUIS GONZALEZ GUEDEZ, en calidad de Capitán y Agente Marítimo, respectivamente de la motonave "WEST WIND II", y demás partes interesadas en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 5º DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 6º Ejecutoriado el presente acto, envíese copia del mismo con la respectiva constancia, a la Subdirección de Marina Mercante y al Grupo Legal Marítimo de esta Dirección, para lo de su competencia.

Notifíquese y cúmplase, 30 MAR 2016



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