

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 25 SEP 2015

REFERENCIA

Clase de investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo
Asunto: Grado Jurisdiccional de Consulta
Número de expediente: 11012008017
Sujetos Procesales: Capitán M/N CMA CGM "VOLCAN"
Propietario y Armador M/N CMA CGM "VOLCAN"
Agencia marítima MARITRANS LTDA
Capitán del remolcador "CHONTA"
Empresa INTERTUG S.A. en calidad de armador del remolcador "CHONTA"
Empresa EQUIMAC S.A. en calidad de propietaria del remolcador "CHONTA"
Capitán del remolcador "THOR"
Propietario y armador del remolcador "THOR"
Capitán del remolcador "RAN"
Propietario y armador del remolcador "RAN"
Piloto Práctico CARLOS VICTORIA BOTERO
Servicios de pilotaje de Buenaventura - SPILBUN S.A.
Empresa DRAGAS Y DRAGADOS DEL LITORAL LTDA
Clase de Siniestro: Encallamiento

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 30 de abril de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de encallamiento de la M/N CMA CGM "VOLCAN" de bandera de Antigua y Barbuda, ocurrido el 16 de noviembre de 2008, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta recibida el 18 de noviembre de 2008 en la Capitanía de Puerto de Buenaventura, suscrita por el señor RUBEN HERNÁNDEZ de la empresa MARITRANS LTDA, el Capitán de Puerto de Buenaventura de dicha jurisdicción tuvo conocimiento del encallamiento que sufrió la M/N CMA CGM "VOLCAN" el día 16 de noviembre de 2008.
2. Por lo anterior el día 18 de noviembre de 2008, el Capitán de Puerto de Buenaventura decretó la apertura de la investigación, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos, y fijó fecha y hora para la realización de la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.

3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió decisión de primera instancia el 30 de abril de 2010, a través de la cual declaró responsable del siniestro marítimo de encallamiento de la M/N CMA CGM "VOLCAN" de bandera de Antigua y Barbuda, al señor GRUEDL HARALD WILHELM, en calidad de capitán de la nave, y CARLOS ARTURO VICTORIA BOTERO, en calidad de piloto práctico.

Así mismo, declaró responsables de incurrir en Violación de Normas de Marina Mercante al señor GRUEDL HARALD WILHELM, en calidad de Capitán, el señor CARLOS ARTURO VICTORIA BOTERO, en calidad de piloto práctico, y a la empresa DRAGAS Y DRAGADOS DEL LITORAL LTDA.

En consecuencia, impuso a título de sanción al señor GRUEDL WILHELM multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes, los cuales deberán ser pagados en forma solidaria con el armador de la nave. Por su parte, impuso a título de sanción para el señor CARLOS ARTURO VICTORIA, piloto práctico, un llamado de atención. A la empresa DRAGAS Y DRAGADOS DEL LITORAL LTDA, le impuso multa equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Igualmente, fijó el avalúo de los daños causados con ocasión al Siniestro Marítimo - Encallamiento de la M/N CMA CGM VOLCAN asciende a la suma de veinticinco millones de pesos M/C (\$25.000.000), de conformidad con los experticios rendidos por los peritos Carlos Loaiza y Pedro Rincón.

4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Buenaventura 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.

HECHOS RELEVANTES

De acuerdo a escrito presentado por la abogada ALEJANDRA CUEVAS SARAIVIA, apoderada del armador del buque y su tripulación, se hace un extracto de las circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro de encallamiento, de la siguiente manera:

"(...) El día 16 de noviembre del buque CMA CGM VOLCAN realizaba maniobra de ingreso al puerto de Buenaventura con todos sus certificados y equipos en orden y funcionando perfectamente, con piloto práctico a bordo.

El piloto informó al Capitán que el buque sería atracado por el costado de babor en el Muelle No. 10 de la Sociedad Portuaria de Buenaventura.

El Capitán solicitó al piloto dos (2) remolcadores para la maniobra de atraque, pero el piloto le informó que el muelle existía suficiente espacio, y se acordó que un solo remolcador asistiera la nave, con la ayuda del bow thruster del buque. El Capitán informó al piloto otras características de su nave.

El remolcador Chonta se acoderó a estribor del buque para asistirlo en la maniobra.

El buque realizó su maniobra de atraque y el Capitán observó que el piloto actuaba en coordinación con el remolcador. Sin embargo, el Capitán observa en su protesta que las órdenes eran impartidas en idioma Español, idioma para él desconocido y no utilizado en la práctica marítima internacional.

Durante la maniobra de atraque una corriente extraordinario (marea de puja) empujó el buque hacia un banco de arena, donde encalló con daños que están siendo evaluados para proceder a su inmediata reparación.

En la maniobra para zafar el buque intervinieron cuatro (4) remolcadores.

El siniestro marítimo no ocasionó daños a tercero. Tan sólo el buque sufrió daños materiales (...)"

ANÁLISIS TÉCNICO

El perito marítimo JAIRO FERNANDO URIBE TINOCO, rindió dictamen pericial el día 21 de noviembre de 2008, en el que concluyó lo siguiente:

"Los resultados del video arrojan concepto favorable para la navegación del buque ya que las abolladuras son superficiales teniendo una profundidad máxima de 2" ½ que no compromete el punto de fusión o de rotura y que se encuentran en el costado de estribor a la altura de la aleta estabilizadora hasta 4 metros hacia popa, comprometiendo las rejillas de las caja de mar del mismo costado, las abolladuras ocupan un área aproximada de 10 metros de largo por 80 centímetros de ancho. El tocar el fondo produjo desprendimiento de la pintura exponiendo el metal de construcción.

Las rejillas por el rozamiento se colapsa con un hundimiento de 2" ½ aproximadamente.

Conclusión:

Timón: no se encuentra daño en su estructura

Propela: se inspecciona muy minuciosamente sin novedad en ninguna de las aspas.

Aletas estabilizadoras: sin novedad en su estructura

Casco en general: no presenta ninguna otra anomalía a la encontrada".

Así mismo, el perito buzo rindió informe sobre inspección submarina a los componentes del dragado San Miguel, estableciendo:

"(...) La tubería afectada a la altura del faro se puede reparar en superficie, ya que las bajas mareas despejan la totalidad de ellas. Por lo tanto el trabajo de buceo no se debe recomendar por ser mayor los costos reparación, personal y equipos.

El desacoplamiento del tramo de tubería que va desde la draga de rebombeo hasta el tramo final no presenta daños en su estructura ni tampoco presenta desplazamiento de su posición inicial".

El señor CARLOS E. LOAIZA CHALARCA Perito Marítimo con especialidad en Maquinaria Naval clase "A", rindió informe pericial, en los siguientes términos:

1. CONDICIONES DE LOS EQUIPOS, MAQUINA PROPULSORA:

Se le realizaron pruebas en la secuencia del desarrollo que dentro del proceso requería, estas pruebas a revoluciones de maniobra, relativamente bajas y específicamente en un punto crítico de 427 rpm que para este caso la nave debe ser probada por órdenes del diseño, así mismo como estas pruebas fueron en el canal y luego cerca al fondeadero, igual a altas revoluciones y para ello se tuvo en cuenta hacerlo fuera de la boya de mar, por todo lo anterior se llegó a la conclusión que todas las pruebas coincidieron que la nave se encuentra en condiciones normales. Cabe anotar que la prueba adicional solicitada por el piloto práctico Sr. CARLOS ARTURO VICTORIA BOTERO del buen estado del bow thruster, digo que se le pidió a la nave el certificado del RECORD EQUIPMENT, el cual contempla este estado.

2. POSIBLES CAUSAS DEL SINIESTRO

- a. Hubo un acuerdo mutuo entre el Capitán de la M/N CMA CGM VOLCAN y el Piloto Práctico para hacer la maniobra con un solo remolcador.
- b. No esperaron encontrarse con una corriente tan fuerte como la que en realidad fue la que arrastró la nave en unas condiciones netamente propicias para que esta corriente realizara este arrastre y así se produjera la varada hacia la isla. Como evidentemente ocurrió.
- c. Las fuerzas que allí actuaron como la del remolcador, la del bow thruster, no fueron suficientes para contrarrestar la corriente y fue la falta de otro remolcador la que podría haber realizado esta fuerza y así la maniobra se presentaría normal.

3. DAÑO OCURRIDO AL BUQUE CON OCASIÓN DEL ENCALLAMIENTO Y AVALUO DE LOS MISMOS.

En lo que concierne al avalúo de los daños de la embarcación se puede decir que:

- a. Por los costos del chequeo del sistema de sellos en el preñe del eje de cola en astillero, el cual por la casa clasificadora le corresponde en dos meses aproximadamente, se puede estimar en US \$5.000 dólares.
- b. Los daños al casco se pueden estimar en US \$5.000 dólares, este valor incluye el costo de una lámina completa, con el montaje y desmontaje de la sección de una igual y los costos de soldadura y los que corresponden a dejar esta como la reemplazada.
- c. Los costos de astillero se pueden considerar como complementarios. En resumen los costos ascienden a US \$10.000 dólares, sin incluir los costos de astillero.

El señor PEDRO RINCÓN VARGAS, Perito Marítimo designado dentro de la investigación, rindió informe pericial, en los siguientes términos:

1. CIRCUNSTANCIAS DE TIEMPO, MODO Y LUGAR EN QUE SE PRODUJO LA VARADA

La motonave CMA CGM VOLCAN arribó al Puerto de Buenaventura con calado a proa: 7.18 metros y popa de: 8.38 metros, con un cargamento de contenedores, el día 16 de noviembre de 2008. La travesía por el Canal de Buenaventura fue normal, a la altura de la boya 37 el R/M CHONTA acompaña a la motonave por el costado de babor; a la altura del muelle 3 se dirige

para asegurarse por estribor popa y a la altura del muelle 7, 15:30 horas el R/M queda asegurado.

Estando el costado de estribor de la M/N a unos 70 metros del muelle 9 y la proa de la MN a la altura de la esquina de los muelles 9-10, se inicia el giro de la MN por el costado de estribor, para eso se ordena a la máquina de la M/N muy despacio atrás, el R/M CHONTA empujar con toda y el bow thruster empujar con toda hacia estribor.

Durante el giro la M/N va siendo afectada por la corriente de la marea y como no puede ser aguantada por el BOWTHRUSTER y el R/M CHONTA, la M/N se va retirando de los muelles 9 y 10, cuando se trata de acercarse al muelle 10, la M/N se encalla.

2. LUGAR Y HORA EN QUE OCURRIÓ EL SINIESTRO MARÍTIMO

El día 16 de noviembre de 2008 a las 15:42 horas, la MN CMA CGM VOLCAN se encontraba acercando al muelle 10 cuando la fuerza de la corriente de marea derivó la MN hacia la baliza de Puerto Solo y la encalló de acuerdo al Libro de Campana de la M/N a las 16:02 horas en posición por GPS de la M/N CMA CGM VOLCAN: latitud 03° 53.7' Norte y longitud 077° 3.86' Oeste, cerca de la baliza de Puerto Solo.

3. CONDICIONES DE NAVEGABILIDAD DE LA M/N CMA CGM VOLCAN

La M/N CMA CGM VOLCAN se encontraba en condiciones aptas de navegabilidad antes del siniestro marítimo. Igualmente, después de haber llegado al muelle, la M/N realizó operaciones de descargue y cargue de contenedores y en vista de la inspección por parte de los buzos al casco, propela y timón, la M/N navegó hacia la boya de mar en donde se pudo confirmar que dicha M/N se encontraba en condiciones seguras de navegabilidad.

4. CONDICIONES DE VISIBILIDAD, VIENTO Y MAR

Al momento del atraque de la MN CMA CGM VOLCAN, el canal y área de maniobra se encontraban libres de embarcaciones mayores. La maniobra se realiza en buenas condiciones de visibilidad, no había lluvia, el viento era SW con intensidad de nudos y el mar era 2 de acuerdo la escala de Beaufort; pequeñas olas y pronunciadas, las cuales las crestas tienen una apariencia vítreo y no rompen.

5. ESTADO DE LAS CORRIENTES DE LA MAREA PARA FECHA Y HORA DE LOS HECHOS

Para el día de atraque de la M/N CMA CGM VOLCAN la marea era de puja y a la hora del acercamiento de la MN a los muelles No. 9-11 la marea estaba subiendo y la fuerza de la corriente de la marea podía estar entre 4 y 4.5 nudos. Corriente que actuó sobre la MN para hacer el giro, inicialmente por la popa, después por el costado de estribor y luego por el costado de babor hasta llevarla a los bajos en Puerto Solo.

6. CONDUCTA TÉCNICA Y NAUTICA

- Piloto Carlos A. Victoria Botero: Piloto segunda categoría con 6 meses de experiencia en el puerto de Buenaventura, tiempo durante el cual ha realizado 15 maniobras con la M/N CMA CGM VOLCAN y 15 con la MN SIERRA.

Las maniobras con la M/N CMA CGM VOLCAN las han realizado con 1 Remolcador y era la primera vez que llegaba con dicha M/N al muelle 10 en las condiciones anteriormente anotadas. Piloto conocedor de la maniobrabilidad de la M/N, motivo por

el cual realizar la maniobra en las ya enunciadas condiciones le daba alto grado de confianza para realizar una buena maniobra.

- Capitán Gruedl Harald Wilhelm: con 9 meses como Capitán de dicha M/N en los últimos 2 años. Ha realizado 16 maniobras en el puerto de Buenaventura, maniobras que ha realizado con 1 remolcador.

Al igual que el piloto, conociendo su buque, estaba seguro de que al realizar la maniobra en las condiciones ya conocidas, la terminaría sin novedad.

Falta de comando a bordo, ya que no exige al oficial que está de puente durante las maniobras hacer en el Libro de Campana, las respectivas anotaciones de órdenes de máquinas y dadas al Bow Thruster. Para esta maniobra se encontraba el Primer Oficial en el Puente.

- Capitán Carlos Montilla: Capitán del Remolcador CHONTA. Con un año de experiencia como Capitán de Remolcador en el Puerto de Buenaventura. Durante las maniobras cumplió de acuerdo a las órdenes dadas por el Piloto, órdenes que fueron dadas en español.

7. DAÑOS OCURRIDOS A LA M/N Y AVALUO DE LOS MISMOS

En visita realizada a bordo de la referida M/N el día 19 de noviembre de 2008, pudimos verificar de la existencia de daños ocurridos a la M/N durante la varada y durante la maniobra de sacada a flote, se pudieron observar las siguientes condiciones;

- 1) La pala del timón junto con sus ánodos fueron visto en normales condiciones.
- 2) Los bordes de las cinco palas de la hélice se observaron con desgaste, pérdida de pintura, rayones y pérdida de material; condiciones normales de uso.
- 3) En el costado de estribor, las láminas de acero a la altura de las cuadernas 22 y 37, a 5 metros de la quilla; en un área de 10 metros x 0.40 metros se encontraron hundidas 3-5 centímetros y con rayones profundos y bien determinados como si hubiera habido roce con otro metal.
- 4) La rejilla de la caja de descarga y succión situada en la cuaderna 35, costado de estribor y situada dentro de anterior área fue golpeada.

Un valor aproximado del cambio de láminas en el casco, costado de estribor y cambio de la rejilla es de VEINTIDOS MILLONES DE PESOS (\$22.000.000)

En cumplimiento a lo establecido en el artículo 41 del Decreto Ley 2324 de 1984, de dicho dictamen se corrió traslado a las partes las cuales solicitaron aclaración y complementación.

Al respecto el abogado CARLOS ALBERTO ARIZA, apoderado del armador, capitán y tripulación del R/M CHONTA dentro del término legal, solicitó aclaración y complementación del dictamen pericial rendido por el señor perito PEDRO RINCÓN, sobre los siguientes puntos:

- Establecer por qué razón considera que la potencia del remolcador CHONTA no fue suficiente, soportando técnicamente su aclaración.
- Aclarar si la potencia del remolcador CHONTA cumple con la establecida por la Dirección General Marítima en su normatividad para el Puerto de Buenaventura, teniendo en cuenta las características de la M/N CMA CGM VOLCAN.
- Establecer si a pesar que la potencia del remolcador CHONTA cumple con lo exigido por la Dirección General Marítima, las corrientes generadas por la marea de puja pudieron incidir.

- Aclara los fundamentos en virtud de los cuales el perito, a pesar de afirmar que para ese día las corrientes de marea de puja fueron fuertes, se concluye que el siniestro no fue generado por caso fortuito.

Por su parte el señor CARLOS A. VICTORIA BOTERO, en su calidad de Piloto Práctico solicitó aclaración y complementación del mismo dictamen, sobre los siguientes puntos:

- Que se allegue plano o levantamiento hidrográfico para la fecha del accidente, con el fin de constatar la profundidad de las aguas en cuya zona se realizan las maniobras de practicaje.
- Documentación que sirvió de base para determinar los trabajos y avalúos de las reparaciones
- Conocer la fuerza efectiva del BOW THRUSTER

Respecto al dictamen rendido por el perito naval en ingeniería, CARLOS E. LOAIZA CHALARCA, solicitó aclaración de los siguientes puntos:

- Datos que demuestren la real capacidad en que se encontraba el BOW THRUSTER, para conocer la fuerza efectiva y las fuerzas combinadas del mismo.
- Aportar argumentos fácticos y técnicos que sirvieron de base para realizar las afirmaciones sobre las posibles causas del siniestro.

Igualmente, el abogado de la empresa DRGAS Y DRAGADOS DEL LITORAL LTDA, el señor HERNAN TORRES GONZALEZA, objetó el dictamen del perito PEDRO RINCON VARGAS en los siguientes términos:

- Las dragas San Miguel 1 y 2, se encuentran ancladas con 4 anclas y con 4 pesos muertos por cada una, en el dictamen no se hizo referencia esa evidencia, lo que constituye un error grave.
- El perito no puede manifestar que si las dragas San Miguel 1 y 2 las cuales han estado ancladas en la misma posición desde hace 11 meses, sin que las mueva las mareas, precisamente ahora en el siniestro investigado, las mareas han desplazado las anclas, los pesos muertos y las tuberías.
- En cuanto al avalúo de los daños, no puede ser de \$3.000.000, toda vez que una sola ancla vale \$1.500.000 y se perdieron cuatro. La instalación de cada peso muerto cuesta \$800.000 y se perdieron cuatro.

ACLARACIONES

- PEDRO RINCÓN VARGAS

Para el día del siniestro, en la Bahía de Buenaventura, la marea mínima fue a las 12:01 horas con una altura de -0.27 y la marea máxima fue a las 18:31 horas y altura de 4.11 metros, es decir que en 6.30 horas la marea subía 4.38 metros necesitando para eso mayor caudal de llenado para llenar la bahía interna, caudal que con una velocidad mayor que cuando la marea no es de puja y sube de 3 a 3.50 metros en un tiempo similar.

Las potencias del BOW THRUSTER de la M/N CMA CGM VOLCAN y del R/M CHONTA con la corriente de marea subiendo en ese momento no fueron suficientes para realizar un giro en círculo cuando estaba cerca del muelle 10 y en su lugar realizó una elipse y separó la M/N de la

punta de los muelles 9 y 10. Dos remolcadores con igual potencia que el R/M CHONTA hubiera sido suficiente si así lo hubiera planeado el piloto o Capitán de la M/N cuando el piloto lo abordó o durante el trayecto del canal.

El R/M CHONTA con 26.60TBP (Toneladas de Bollard Pull) cumple con lo establecido por la Dirección General Marítima de acuerdo a la Resolución 0138 del 29 de abril de 2005. Esta resolución está obligando para el Puerto de Buenaventura para un buque porta contenedores entre 145 y 150 metros de eslora, el uso de solo un remolcador con o por encima de 24 TBP o de 2 o más remolcadores que su sumatoria de TBP sea igual o mayor de 24.

Los posibles motivos de la separación de la M/N del muelle 9 fueron:

- o Falta de capacidad del Bow Thruster de la M/N para sostener y/o empujar la proa de la misma M/N hacia el muelle.
- o En la posición 6, a las 15:52:35 horas la corriente de marea empieza a trabajar sobre la amura de babor de la M/N y después por todo el costado de babor.

Es de anotar que la corriente de marea viene actuando por popa de la embarcación hasta cuando empieza a hacer el giro a las 15:40:50 horas; la corriente, la marea no apareció en la punta de los muelles 9-10, es decir, la corriente de marea subiendo se estaba desarrollando desde las 12:01 horas.

Si las mareas de puja subiendo o bajando constituyen caso fortuito, entonces, el Puerto de Buenaventura debería estar cerrado para operaciones de buques para arribos, fondeos, atraques y zarpes los días de mareas de puja que son un promedio de 5 cada mes.

Un elemento integrante para que sea caso fortuito es que sea imprevisto, es decir, que acontezca inesperadamente. Para este caso, las mareas de puja para el mes de noviembre de 2008 se conocían y empezaron desde el 13 de noviembre. Otro elemento integrante para que sea caso fortuito es que sea inevitable, y el siniestro se pudo evitar programando la maniobra de atraque por estribor de la M/N; o solicitando otro remolcador para la maniobra, o abortando la maniobra.

- CARLOS ENRIQUE LOAIZA CHALARCA

Frente a la solicitud del Piloto CARLOS VICTORIA BOTERO, el perito manifestó que si existe una reglamentación para el uso de remolcadores para el puerto de Buenaventura, Resolución No. 0138 de 2005, ¿quién debe cumplir estas normas? ¿Por qué el piloto aceptó la utilización de un solo remolcador?, ¿Por qué el piloto no insistió en la utilización de dos remolcadores si era consciente de las condiciones adversas en esos momentos? Por lo anterior se reafirma que existió un acuerdo mutuo de las partes.

El Capitán y el Piloto, acordaron, la utilización de un solo remolcador, bajo esa circunstancia, ninguno asumiría que el Bow Thruster sería una alternativa para reemplazar un remolcador, lo que quiere decir que al tomar esa determinación y en cualquier eventualidad, se debe responder por lo que suceda a la nave, aun así, solo al final responde el Capitán, puesto que nunca pierde el mando.

Sobre la utilización del Bow Thruster en las maniobras, nunca podrá contrarrestar una corriente, fuerza o impulso de estas dimensiones, por medios diferentes a ser vencidas o contrarrestadas por un remolcador y jamás se puede confiar en que el Bow Thruster va a ejercer fuerza contra

corriente alguna, su trabajo no es ese; su función es la de vencer la fuerza de rozamiento que le ejerce el agua en cualquier condición, dependiendo de su mantenimiento y operabilidad. Las fuerzas de las corrientes, solo vencen otras fuerzas iguales y contrarias.

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

1. Configuración del Siniestro Marítimo de Encallamiento.

Que una vez analizado, según las reglas de la sana crítica, el acervo probatorio allegado a la investigación, se tiene que la M/N CMA CGM VOLCAN de bandera de Antigua y Barbuda, el día 16 de noviembre de 2008 durante la maniobra de atraque al muelle No. 10 de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, asistida por el remolcador CHONTA, encalló cerca de la baliza de Puerto Solo.

El artículo 1513 del Código de Comercio: define los accidentes o siniestros marítimos de la siguiente manera:

"Para los efectos de este libro se considera accidente o siniestro marítimo el definido como tal por la ley, los tratados, convenios o la costumbre internacional"

Por su parte el Decreto Ley 2324 de 1984 en su artículo 26, establece que los accidentes o siniestros marítimos son:

- (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 las naves o artefactos navales a las instalaciones portuarias"

Se precisa que, una nave se encuentra encallada cuando su casco topa con el fondo (arena, rocas o piedras), quedando inmovilizada, sin poder salir por sus propios medios, lo que generalmente ocasiona la pérdida del gobierno de la nave debido a que no se puede maniobrar.

Conforme a lo anterior queda demostrado que, el siniestro marítimo ocurrido a la motonave "CMA CGM VOLCAN", el día 16 de noviembre de 2008, fue un encallamiento.

2. Responsabilidad en cuanto al siniestro marítimo de encallamiento de la M/N CMA CGM VOLCAN

El Capitán es en todo momento el encargado del gobierno y dirección de la nave, jamás pierde el control del buque. Igualmente, debe tener conocimiento general del área donde se lleva a cabo la navegación, de tal manera que no se vea obligado solo a seguir las recomendaciones del piloto práctico.

La función del Piloto Práctico es la de asesorar al capitán, desde un punto de vista técnico-náutico, acerca de cuáles son las maniobras concretas a realizar o en general sobre la forma en que debe ejecutarse la navegación de forma correcta, en aquellos lugares que reúnan unas especiales dificultades para llevar a cabo la misma, si no se tiene un conocimiento exacto de las características que presentan dichos lugares. El Piloto Práctico nunca reemplaza al Capitán. Antes del inicio de la maniobra de atraque debe tener conocimiento de las condiciones meteorológicas, hidrográficas y oceanográficas.

Si en algún momento el Capitán cree que las recomendaciones del Piloto Práctico colocan a la nave, a la tripulación y a la carga en situación de riesgo, está obligado tomar el mando de la situación, detener la maniobra e informar a la Autoridad Marítima.

En el caso objeto de estudio, el Piloto Práctico con base en su experiencia resolvió llevar a cabo la maniobra de atraque de la M/N CMA CGM VOLCAN con la asistencia de un remolcador y la potencia del Bow Thruster, encontrando una corriente tan fuerte que perdió el control de la nave, provocando el encallamiento de la nave cerca de la Baliza de Puerto Solo.

El Capitán de la motonave manifestó que la causa del siniestro fue la marea de puja, razón por la cual no tuvo la culpa en el encallamiento del buque.

El Piloto Práctico alegó haber recomendado al Capitán GRUEDL HARALD WILHELM, el uso de dos remolcadores por ser marea de puja y por ser la localidad del muelle No. 10 una esquina donde la corriente es mucho mayor. Sin embargo, manifestó que fue decisión del Capitán utilizar un solo remolcador.

En el Código de Comercio artículo 1501 se estipula como obligación del Capitán:

(...) 8. Emplear todos los medios a su alcance para salvar la nave, cuando en el curso del viaje ocurran eventos que la pongan en peligro, aún mediante el sacrificio total o parcial de la carga o el daño parcial de la nave, si, previo concepto de la junta de oficiales, fuere necesario; pero no podrá contratar el salvamento sin autorización expresa del armador (...)

Sobre la responsabilidad del capitán de la nave frente al armador, el artículo 1503 establece:

"(...) La responsabilidad del capitán principia desde que se hace reconocer como comandante de la nave y termina con la entrega de ella".

Por otro lado, la navegación marítima es considerada una actividad peligrosa, pues conlleva el empleo de un medio calificado como peligroso en el desarrollo de una determinada actividad realizada por el hombre.

El artículo 2356 del Código Civil, regula la responsabilidad civil por actividades peligrosas y solo exige que el daño pueda imputarse, motivo por el cual la persona que desempeña la actividad peligrosa debe conducirse con máxima prudencia.

Al respecto la Corte Suprema de Justicia puntualizó los criterios de la responsabilidad objetiva unificados en sentencia de casación del 24 de agosto de 2009, así:

"(...) (a) Que allí anida una verdadera responsabilidad objetiva, en donde la obligación de resarcir el daño surge no de la culpa presunta sino del riesgo o grave peligro que el ejercicio de estas actividades comporta para los demás; (b) no hay necesidad de que los actos dañinos reflejen alguna culpa o que ella se presuma, lisa y llanamente, requiere que la actividad sea potencialmente perjudicial. (c) que cuando las partes involucradas ejerzan actividades parecidas o similares, el juez debe examinar cuál de ellos tuvo mayor o menor incidencia en el daño par así definir quién debe asumir la reparación; (d) teniendo presente lo dicho, a la víctima le basta acreditar el daño y el vínculo de causalidad, amén de la actividad desplegada por el demandado; (e) a éste, por su parte, si pretende exonerarse de reclamo efectuado, le corresponde acreditar la existencia de una causa que impida la imputación causal del daño a la conducta desplegada (fuerza mayor, caso fortuito, la intervención de la víctima o de un tercero(...))".

Bajo ninguna circunstancias se pueden tomar los hechos acaecidos como imprevisibles o irresistibles, para exonerarse de responsabilidad, toda vez que tanto el Capitán como el Piloto Práctico debieron tomar todas las medidas necesarias para evitar que el accidente ocurriera, poniendo en peligro la seguridad de la navegación.

Por ese motivo, el Capitán de Puerto de Buenaventura en primera instancia declaró responsable del siniestro marítimo de encallamiento de la M/N CMA CMG VOLCAN al señor GRUEDL HARALD WILHELM, en calidad de Capitán y CARLOS ARTURO VICTORIA BOTERO, en calidad de piloto práctico, decisión que será confirmada por esté Despacho teniendo en cuenta los argumentos expuestos.

3. Responsabilidad de los remolcadores CHONTA, RAN, y THOR

Las maniobras de atraque deben planificarse adoptando las precauciones necesarias, conociendo las características del lugar de atraque previamente, la presencia de otras embarcaciones maniobrando en ese momento, y las condiciones de viento, corriente y mar. De la misma forma, se trata de una operación conjunta entre el Capitán y el Piloto Práctico quienes imparten órdenes al remolcador.

No aparece demostrado alguna conducta que permita deducir que hubo negligencia o imprudencia por parte del jefe de gobierno del remolcador CHONTA, el cual asistió la maniobra de atraque, ni por parte de los capitanes de los remolcadores THOR Y RAN, quienes coadyuvaron en el desencallamiento. Debido a que los remolcadores solo obedecen las instrucciones dadas por parte del Capitán y del Piloto Práctico, no les asiste responsabilidad alguna en las causas y consecuencias del siniestro.

4. Responsabilidad en cuanto a la Violación de Normas de Marina Mercante

Por parte del Capitán de la M/N CMA CGM VOLCAN se incumplieron las siguientes disposiciones:

Artículo 29 del Decreto 1466 de 2004

"Se empleará el número de remolcadores y demás elementos de apoyo a la maniobra establecidos en las regulaciones de la Autoridad Marítima de acuerdo con su competencia con el fin de preservar la seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar. Cuando no esté establecida la obligatoriedad del uso de remolcador por la Autoridad Marítima, el Capitán puede decidir no usar remolcador con base en las características del buque y las recomendaciones del Piloto Práctico.

PARÁGRAFO 1o. El uso de remolcadores es obligatorio para naves con tonelaje de peso muerto superior a 2.000 Toneladas de Registro Bruto, TRB, en maniobra de atraque y desatraque, amarre a boyas, entrada y salida de dique y movimientos en aguas restringidas dentro de los puertos, de conformidad con las disposiciones vigentes (...)"

Con relación a lo anterior, la Resolución 0138 de 2005 hace referencia al uso de los remolcadores y establece:

"ARTÍCULO 6º.- USO: El uso de remolcadores es obligatorio en todas las áreas marítimas y fluviales de practica, para asistir a naves y artefactos navales nacionales y extranjeras de arqueo bruto igual o superior a 2.000"

En dictamen del perito PEDRO RINCON VARGAS, al hablar de las características de la motonave menciona que tiene 9.957 Toneladas de Registro Bruto, por lo cual, era obligatorio el uso de remolcador. Que de acuerdo a las condiciones meteomarinas en la hora establecida para llevar a cabo la maniobra se debió utilizar mínimo 2 remolcadores, pues a esa hora la marea se encontraba subiendo fuertemente. Por esa razón, debía estudiar muy bien el costado de atraque en las condiciones presentadas para ese día en el Puerto de Buenaventura, y no confiar plenamente en la fuerza del bowthruster que se es utilizado para la corrección de maniobras pequeñas.

Por parte del Piloto Práctico CARLOS VICTORIA se incumplieron las siguientes disposiciones:

Artículo 15 de la Ley 658 de 2001

OBLIGACIONES DEL PILOTO PRÁCTICO. Los pilotos prácticos debidamente licenciados por la Autoridad Marítima Nacional, cumplirán las siguientes obligaciones:

- 1. Desarrollar la actividad marítima de practica en la jurisdicción específica de una Capitanía de Puerto que le autorice la Autoridad Marítima Nacional, observando que se garantice la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad de las embarcaciones, de su carga y de las instalaciones portuarias, así como la protección del medio marino.*
- 2. Informar por escrito, oportuna y detalladamente a la Capitanía de Puerto sobre: a) Toda violación a la Legislación Marítima colombiana e Internacional por parte del Capitán o la*

tripulación del buque; b) Cualquier accidente o siniestro marítimo del que tenga conocimiento; c) Causales de cancelación de la maniobra de practica; d) Actos que atenten contra la soberanía y la seguridad nacional.

3. *Cumplir la presente ley, la legislación marítima vigente y las normas técnicas inherente a su actividad.*
4. *Informar al Capitán de la nave los posibles riesgos que puedan presentarse durante la maniobra.*
5. *Acatar las disposiciones de la Autoridad Marítima Nacional, así como las instrucciones y/o recomendaciones del Capitán de Puerto o de su representante en lo referente a la actividad marítima de practica.*

Artículo 4 de la Resolución 0147 de 2002 consagra:

"Es obligación del piloto práctico el diligenciamiento correcto y completo del formato - PILREP-, el cual debe ser validado con firma original y sello del Capitán de la nave".

El formato PILREP es el formato para el reporte y control de maniobras de practica. Reposa en el expediente el Reporte de Maniobras y Servicios de Practica No. 2563 (folio 55) en el cual no se realizó ninguna anotación por parte del Capitán o el Piloto Práctico, en relación con el siniestro marítimo de encallamiento ocurrido en la maniobra de atraque de la M/N CMA CGM VOLCAN en el muelle No. 10.

En cuanto a las infracciones a normas de marina mercante el artículo 79 del Decreto Ley 2324 de 1984 establece:

"Para los efectos del presente Decreto, constituye infracción toda contravención o intento de contravención a las normas del presente Decreto, a las leyes, decretos, reglamentos y demás normas o disposiciones vigentes en materia marítima, ya sea por acción u omisión"

En virtud de lo anterior, quedó suficientemente demostrado dentro de la investigación que el piloto práctico CARLOS VICTORIA incumplió con las obligaciones establecidas en las normas de marina mercante, por lo que se confirma la decisión tomada por el Capitán de Puerto de Buenaventura en primera instancia.

5. Responsabilidad por Violación de Normas de Marina Mercante de la empresa DRAGAS Y DRAGADOS DEL LITORAL LTDA

La empresa DRAGAS Y DRAGADOS DEL LITORAL LTDA inició operación de dragado en el muelle CEMAS el día 16 de junio de 2008. Según testimonio del señor ALBERTO MENDOZA CHENG, iniciaron el día 11 de junio de 2008 incumpliendo con el contrato, pues debían comenzar en octubre de 2007 manifestando que tenían todos los permisos necesarios para ejecutar la operación de dragado. Dicha operación la desarrollaron con las dragas SAN MIGUEL I y SAN MIGUEL II hasta el día 14 de noviembre de 2008.

Las dragas SAN MIGUEL I y SAN MIGUEL II no se encontraban matriculadas ante la Autoridad Marítima, tal como lo manifestó la señora BEATRIZ ELENA CHAMORRO, en audiencia del día 25 de noviembre de 2008, así:

"Estoy haciendo los trámites de la documentación para la matrícula de las dragas y tengo una autorización mientras que me salen esos documentos"

La Dirección General Marítima dentro de sus funciones consagradas en el artículo 5 numeral 6 del Decreto Ley 2324 de 1984 tiene las de:

"6° Autorizar la operación de las naves y artefactos navales en aguas colombianas".

(...)

11° Autorizar, inscribir y controlar el ejercicio profesional de las personas naturales y jurídicas dedicadas a las actividades marítimas en especial las de practicaje, remolque, agenciamiento marítimo, cabotaje de naves y de carga, portuarias, estiba, dragado, clasificación, reconocimiento, bucería, salvamento y comunicaciones marítimas y expedir las licencias que correspondan.

El artículo 116 del mismo Decreto Ley manifiesta:

"La Dirección General Marítima otorgará los correspondientes certificados de seguridad a las naves y artefactos navales inspeccionados cuando reúnan las condiciones de seguridad previstas en la ley, en los convenios internacionales incorporados al ordenamiento jurídico nacional y en los reglamentos"

En concordancia con lo anterior, el artículo 118 reglamenta:

"Los certificados de seguridad hacen parte de los documentos exigidos a las naves y deben ser presentados cuando la autoridad marítima los solicite.

La carencia o el vencimiento de los certificados de seguridad, implica para la nave o artefacto naval, la prohibición de navegar o de prestar los servicios a que halle destinado"

En consecuencia, el Capitán de Puerto de Buenaventura en su fallo de primera instancia, impuso sanción, toda vez que quedó suficientemente demostrado que la empresa DRAGAS Y DRAGADOS DEL LITORAL realizó operaciones a través de las dragas SAN MIGUEL I y SAN MIGUEL II, sin estar debidamente inscritas ante la Autoridad Marítima, contrariando las normas de marina mercante.

6. Daños sufridos por la empresa DRAGAS Y DRAGADOS DEL LITORAL LTDA

El abogado HERNAN TORRES GONZALEZ, apoderado de la empresa DRAGAS Y DRAGADOS DEL LITORAL LTDA, presentó escrito (Folios 213-214) en el cual manifestó que con motivo del encallamiento de la M/N CMA CGM VOLCAN, se produjo un desempalme de las tuberías, quebradura de mangueras, daño a cuatro (4) anclas, desplazó pesos muertos y señalizadores o boyas y un sin número de daños. Que al momento de ser desencallada la motonave utilizando cuatro (4) remolcadores se causaron más daños, pues se desplazó la estación de rebombeo lo que originó que se desempalmaran 400 metros lineales de tuberías que

+se encontraban en uso. Esto trajo como consecuencia que por no ejecutar el dragado, el contrato fue cancelado.

En testimonio del señor ALBERTO MENDOZA CHENG, gerente de CODINTE LTDA, manifestó que se firmó contrato con DRAGAS Y DRAGADOS DEL LITORAL LTDA en agosto de 2007. Que el motivo de la cancelación del contrato con la mencionada empresa fue el incumplimiento del contrato, y nada tuvo que ver la operación de desencallamiento de la motonave. Por lo que la responsabilidad por la terminación del contrato de dragado no se le puede endilgar a la M/N CMA CGM VOLCAN, con ocasión del siniestro marítimo de encallamiento, sino como lo manifestó el señor ALBERTO MENDOZA CHANG, en escrito recibido el día 27 de noviembre de 2008 (folio 362-363), "el contrato se dio por terminado por vencimiento de términos".

El perito buzo JAIRO URIBE TINOCO, en informe de inspección submarina a los componentes del dragado SAN MIGUEL, concluyó:

"la draga San Miguel no presenta daño alguno"

(...)

"La tubería afectada a la altura del faro se puede reparar en superficie ya que las bajas mareas despejan la totalidad de ellas por lo tanto el trabajo de buceo no se debe recomendar por ser mayor los costos de reparación, personal y equipos".

7. Avalúo de los daños

Según dictamen pericial de los señores CARLOS E. LOAIZA CHALARCA y PEDRO RINCÓN VARGAS el avalúo de los daños equivale a la suma de VEINTICINCO MILLONES DE PESOS M/C (\$25.000.000), que corresponde a las reparaciones de la M/N CMA CGM VOLCA, que incluye cambio de láminas en el casco, costado de estribor y cambio de la rejilla.

Por otra parte, los daños producidos por la motonave durante su puesta a flote están avaluados en TRES MILLONES DE PESOS M/C (\$3.000.000), que es el costo de cortar los tramos de tubería doblada, uso de flanches, unir los tramos de tubería, uso de buzo y lancha para reparar la estación de bombeo de la empresa DRAGAS Y DRAGADOS DEL LITORAL.

Para concluir, de la revisión del fallo de primera instancia se desprende que se declaró responsable por la ocurrencia el siniestro marítimo de encallamiento a los señores GRUEDL HARALD WILHELM, Capitán de la M/N CMA CGM VOLCAN, y CARLOS ARTURO VICTORIA BOTERO, en calidad de piloto práctico. Así mismo, son responsables por incurrir en violación a las Normas de Marina Mercante, con lo que se estableció como sanción para el Capitán una multa de VEINTE (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes, suma equivalente a DIEZ MILLONES TRESCIENTOS MIL PESOS M/C (\$10.300.00); para el Piloto Práctico se impuso como sanción un llamado de atención de conformidad con lo establecido en el artículo 80, literal a del Decreto Ley 2324 de 1984.

La empresa DRAGAS Y DRAGADOS DEL LITORAL LTDA, representada por la señora BEATRIZ CHAMORRO, o quien haga sus veces, también incurrió en violación a Normas de Marina Mercante según lo analizado anteriormente, motivo por el cual se le impuso como

sanción multa equivalente a DIEZ (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes, suma que corresponde a CINCO MILLONES CIENTO CINCUENTA MIL PESOS M/C (\$5.150.000).

Este Despacho estima pertinente mencionar, que el artículo cuarto y sexto de la decisión de primera instancia impuso a título de sanción unas multas, sin estimar su valor en pesos, hecho que será objeto de modificación, de acuerdo a la parte motiva del presente fallo.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR el artículo cuarto de la decisión del 30 de abril de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, conforme a la parte motiva del presente fallo, el cual quedará así:

"Imponer a título de sanción al señor GRUEDL HARALD WILHELM identificado con el pasaporte No. 639415406 de Alemania, capitán de la M/N CMA CGM VOLCAN por incurrir en violación a las normas marítimas colombianas, una multa equivalente a VEINTE (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes, que corresponden a la suma de DIEZ MILLONES TRESCIENTOS MIL PESOS M/C (\$10.300.000) los cuales deberán ser pagados de forma solidaria con el armador de la nave y consignados a favor de la Dirección del Tesoro Nacional, cuenta corriente No. 05000024-9 código rentístico 1212-75, del Banco Popular, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la ejecutoria del presente"

ARTÍCULO 2°.-MODIFICAR el artículo sexto de la decisión del 30 de abril de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, conforme a la parte motiva del presente fallo, el cual quedará así:

"Imponer a título de sanción a la empresa DRAGAS Y DRAGADOS DEL LITORAL LTDA representada legalmente por la señora BEATRIZ ELENA CHAMORRO GIRALDO, o por quien haga sus veces, una multa equivalente a DIEZ (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes, que corresponden a la suma de CINCO MILLONES CIENTO CINCUENTA MIL PESOS M/C (\$5.150.000), los cuales deberán ser consignados a favor de la Dirección del Tesoro Nacional, cuenta corriente No. 05000024-9, código rentístico 1212-75, del Banco Popular, dentro de los diez (10) días siguientes a la ejecutoria del presente.

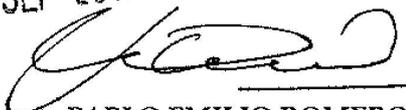
ARTÍCULO 3°.- CONFIRMAR en sus demás partes el fallo del 30 de abril de 2010, proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura, de acuerdo a la parte motiva del presente fallo.

ARTÍCULO 4°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura el contenido de la presente decisión a los señores GRUEDL HARALD WILHELM identificado con pasaporte No. 6394185406 de Alemania, en calidad de Capitán de la M/N CMA CGM VOLCAN; a la Agencia Marítima MARITRANS LTDA; al señor CARLOS ARTURO VICTORIA identificado con Cédula de Ciudadanía No. 73.072.857 de Cartagena, en calidad de Piloto Práctico, y demás partes interesadas personalmente o por conducto de sus apoderados, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

ARTÍCULO 6°.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Buenaventura, 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. 25 SEP 2015



Vicealmirante **PABLO EMILIO ROMERO ROJAS**
Director General Marítimo (E)