

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 17 DIC 2015

Referencia: 22012002001  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 29 de junio de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés, dentro de la investigación por siniestro marítimo de encallamiento y posterior naufragio de la motonave "SULTAN", de bandera de Sao Tome Príncipe, con matrícula N°A010593, con ocasión de los hechos ocurridos el día veintiséis (26) de junio de 2002, en el sector de cayo cangrejo en la Isla de Providencia.

### ANTECEDENTES

1. El Capitán de Puerto de Providencia, tuvo conocimiento por medio de la Estación de Guardacostas de Providencia Isla, que le informó que el día 25 de junio de 2002 a las 5:00R aproximadamente se encalló la motonave "SULTAN" de bandera de Sao Tome Príncipe, en el sector de cayo cangrejo en la Isla de Providencia, al mando del Capitán "VICTOR BLAIR", con nueve (09) tripulantes cuando realizaban la ruta desde el puerto de Cortes (Honduras) hasta el puerto de Cartagena (Colombia).
2. Por lo anterior el día 26 de junio de 2002, el Capitán de Puerto de Providencia Isla 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.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de San Andrés profirió decisión de primera instancia el 29 de junio de 2012, a través de la cual declaró que el siniestro marítimo- hundimiento de la motonave "SULTAN" ocurrió con culpa y responsabilidad del señor Capitán "VICTOR BLAIR", de la motonave "SULTAN".
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 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.

## ANÁLISIS TÉCNICO

1. El señor Capitán de Navío JAIME MORALES NUÑEZ, presento el informe pericial de la fecha 30 de junio de 2002, del cual se extractan las siguientes conclusiones:
  - La embarcación llegó al lugar de siniestro a la deriva, por falta de combustible, con la maquinaria principal y auxiliares del cuarto de máquinas apagadas; no pudo evitar el encallamiento por falta de combustible para prender y propulsar con la maquina principal.  
El Man Hail del tanque de combustible de popa estaba desmontada la tubería de sondeo y llenado del tanque de combustible de proa estaba partido permitiendo así el libre intercambio de agua de mar con el contenido de los tanques. De haber líquidos (ACPM Y AGUA) habría salido el ACPM de los tanques a la superficie, hecho que no ocurrió debido a que no había combustible en su interior. El primer día de inspección, diez (10) horas después del siniestro, había una leve mancha de combustible en la superficie del mar en un área no superior de 800 mts cuadrados por el lado de sotavento, debido a los remanentes en los tanques de tuberías de sistema y sentinas.
  - Analizando lo ocurrido, podemos deducir que el combustible existente alcanzaba en forma estricta, que el sistema de combustible no estaba en buenas condiciones y el sistema podía contener agua y sucio en grandes cantidades; el agua y el sucio en el combustible son desechados en forma automática por el separador y de no tener el control, se puede votar en grandes cantidades de agua que salen sin descontarse del parte diario del combustible.
  - De acuerdo con lo hablado y declarado por la tripulación a bordo no utilizaban pasta indicadora de agua y combustible en la sonda lo que no permite tomar lecturas acertadas cuando se sondean los tanques de combustibles contaminado con agua; todo buque debe de tener esta pasta para poder identificar si el combustible recibido y existe en los tanques tiene agua.

- Por norma toda embarcación debe navegar con un excedente de combustible superior al 30 % de lo que se calcula gastar en travesía, para evitar que el sistema coja aire con el movimiento de las olas y los motores se apaguen; para este caso no se cumplió.
- La única ancla con que fondeo no tenía cadena suficiente para hacer la catenaria necesaria para detener el buque; el grillete entalingador reventó con el primer esfuerzo ya que no hay señas de que hubiese trabajado; el ancla no se encontró.
- La estanqueidad de las tapas de bodega al zarpe no era la correcta, ocasionando una vía de agua que tenía en las tapas de las bodegas de carga que permitían la entrada de agua a las mismas, ocasionando las escoras producidas por el movimiento del agua en espacios de superficies libres como es la bodega de carga de este buque que fue diseñada para transporte de sólidos, no de líquidos.
- El estado que se encuentra el casco, pintura, zinques y láminas, me permiten asegurar que la embarcación tiene más de 04 años de no subir a dique para efectuar los trabajos requeridos para certificar dicha embarcación en rutas internacional.
- El estado del mantenimiento cuando ocurrió el siniestro era muy deficiente.

2. El señor MAURICIO RODRÍGUEZ BOTERO, perito buzo en el Informe Pericial rendido el 01 de julio de 2002, presentó las siguientes conclusiones:

- Posible contaminación marina

No hay posibilidad de contaminación marina por hidrocarburos.

- Daños ocasionados por el ancla, la cadena al lecho marino así como el sitio del fondeo inicial marcación en la cual se efectuó el garreo

El daño ocasionado en el lecho coralino en un área de más o menos 1300 mts cuadrados. La cadena se encuentra extendida a lo largo del trayecto que recorrió el buque y tiene una longitud de 27 mts de largo, no se encontró el ancla y el último grillete no presenta señas de haber trabajado lo cual indica que el grillete entalingado estaba en muy mal estado o no tenía ancla.

- Estudio del casco, tanque de combustible y construcción general.

Se pudo observar que el estado del casco era muy deficiente y débil en su estructura por la cantidad de corrosión y falta de mantenimiento.

Los tanques de combustible están separados estructuralmente en un 90% lo cual hacen imposible cualquier clase de maniobra para su recuperación total o parcial. Se pudo observar no hubo derrame de combustible al parecer este estaba agotado para el momento del siniestro.

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

Por tal razón, se estima pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

1. Sobre la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento y posterior naufragio de la motonave "SULTAN" de bandera de Sao Tome Príncipe, ocurridos el día veintiséis (26) de junio de 2002, donde la motonave se encalló en el sector de cayo cangrejo en la Isla de Providencia y posteriormente naufragó, es preciso que el Despacho manifieste las siguientes aclaraciones:

El artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, contempla como accidentes o siniestros marítimos:

*"(...) Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internacionales estén o no suscritos por Colombia y por la Costumbre Internacional. Para los efectos del presente decreto son accidentes o siniestros marítimos, sin que se limite a ellos, los siguientes: a) el naufragio b) el encallamiento, c) el abordaje, d) la explosión o el incendio de naves o artefactos navales, 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 las instalaciones portuarias. (...)"* (cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto).

Teniendo en cuenta el artículo anterior citado se considera como siniestros marítimos el encallamiento y naufragio que en el caso concreto fue los dos tipos de accidentes marítimos que ocurrió el día 26 de junio del 2002.

La doctrina marítima considera el encallamiento como aquel accidente de "estar clavado en la arena o en la piedra, por falta de fondo, fuente temporal o mala maniobra"<sup>[1]</sup>, y con respecto al naufragio, se ha considerado como "el caso de un buque destruido o hundido por un acaecimiento cualquiera, en alta mar o en puerto, aunque parte del buque o restos del mismo queden sobre la superficie de las aguas"<sup>[2]</sup>.

[1] CABANELAS, Guillermo. *Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual*. 20ª Edición. Buenos Aires. Editorial Heliasta. 1998. Tomo III. Pág. 441.

[2] FARIÑA, Francisco. "Derecho Marítimo Comercial", Tomo III, Accidentes marítimos, abordaje, asistencia, averías comunes. Editorial BOSCH. Barcelona 1956. Pág. 302.

Conforme al caso concreto, se evidencia la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento y posteriormente se constituyó el naufragio de la motonave "SULTAN", puesto que el buque le quedo la popa en una piedra coral en la latitud 13° 22, 13.2 norte y longitud 081°20 05.8 Oeste, con proa al Norte a 100 yardas aproximadamente de cayo cangrejo en la Isla de Providencia, en consecuencia de esto se hundió su estructura en un 90% configurándose así el naufragio.

Así las cosas, cabe destacar que en dicho siniestro fue declarado en la decisión de primera instancia como hundimiento, es necesario que el Despacho precise que se trata del siniestro marítimo de naufragio, tal como lo consagra el Código de Investigación de Siniestros Marítimos y el Decreto Ley 2324 de 1984. Sin embargo, la expresión hundimiento es utilizada en forma incorrecta ya que no está catalogado como un tipo de accidentes marítimos, y por ende no está contemplado en la normatividad de marina mercante, mas sin embargo, la expresión hundimiento es utilizada como un sinónimo en las definiciones por lo que hay lugar a precisar este aspecto en la parte resolutive.

Teniendo en cuenta que el fallador de primera instancia no se pronunció en relación con la responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo del encallamiento de la motonave "SULTAN", este despacho procederá a realizar tal análisis.

2. Ahora bien, sobre la declaración de responsabilidad del Capitán de la motonave "SULTAN", se examinarán las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos, y las pruebas obrantes en el proceso, así:

- Se observa que en el expediente dentro de las actuaciones realizada en el proceso la declaración rendida del Capitán de la nave, el señor VICTOR BLAIR, del 29 de julio de 2002, en la que informó como tuvo conocimiento sobre la falla mecánica de la motonave :

*"(...) El 25 de junio al medio día fui informado por el jefe de maquinista que este tenía un problema para pasar el combustible a la maquina principal en ese momento fui al cuarto de máquina para informarse del problema, el jefe maquinista me mostró que tenía en exceso 13 toneladas de combustible pero las bombas no estaban succionando el combustible deje al maquinista trabajando en la bomba y yo regrese al puente informo al primer oficial de la situación que se presentaba en este momento el barco estaba haciendo 3.5 nudos e iban sumamente lentos estaban aproximadamente 14 millas de Providencia y 50 millas de San Andrés a las 13:30 escucho que se apagó la maquina principal inmediatamente informo al primer oficial de enviar un mensaje de socorro cualquier estación aproximadamente a los 15 o 20 minutos recibí respuesta de providencia (...)"*

Que hizo el jefe de máquinas para resolver el problema, el capitán dijo:

*"(...) El jefe de máquinas le dijo que abriría uno de los tanques de combustibles del cuarto de máquinas, se abrió el tanque y había combustible adentro confirmaron la medida del tanque y se dieron cuenta de que tenían 13 toneladas le aconsejo al jefe de máquinas que soltara la bomba de agua dulce y colocarla cerca del tanque para sacar el combustible por*

*Alguna razón no trabajo esta bomba porque su uso es para agua fresca, y no para combustible (...)"*

Cuando el primer oficial le informó que tenía comunicación con los guardacostas y ellos le preguntaron que necesitaban; el Capitán dijo:

*"(...) Que necesitaban un remolcador y cinco tambores de combustible ACPM para poner a funcionar todas las máquinas como pasaba el tiempo y que no hubo éxito en conseguir estos elementos los tripulante empezaron a sacar el combustible con baldes del tanque de tambor de ellos para suministrar combustible al generador de puerto (...)"*

A qué horas se dieron cuenta encallaron, él respondió:

*"(...)Faltando unos 10 minutos para las 0500 AM me di cuenta que el mar y el viento se habían arreciados además me alerto el ruido que hacía las cadenas al rozar fuertemente por el ducto de salida de la cadena además que las olas rompían fuertemente sobre la proa en ese momento me preocupaba el fuerte oleaje que rompía sobre la proa del barco y enseguida escuche un ruido fuerte enseguida baje para otra vez para medir otra vez la profundidad del agua apenas llegue abajo me llamo unos de los tripulantes que me dijo que mirara la popa del barco y hay pude ver una roca grande en la popa del barco corrí al puente e informe al guardacostas y el primer oficial que el barco estaba tocando fondo marino (...)" (cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto).*

A la pregunta si no era posible de navegar con dirección diferente a la del coral teniendo presente a col 007 para efecto de explicar una maniobra de navegación a 25 millas de providencia y 50 de san Andrés cuando navegaba bajo velocidad a 3.5 nudos y que todavía tenía maquina navego 11 millas hasta quedar a 14 millas de providencia; el Capitán dijo:

*"(...) Mi plan era navegar en esa dirección porque pensé que tenía combustible para evitar la marea y bajar luego a Cartagena, en esa posición tome esa decisión en vista que todavía tenía combustible y motor (...)"*.

Al interrogante que si usted manifestó que el ancla agarro porque el barco siguió moviéndose y encallo, él dijo:

*"(...) Hay dos posibilidades la primera que el ancla cayo en el arrecife agarrado superficialmente y se soltó y la otra es que se haya partido (...)"*.

- Así mismo, la declaración del señor KANNARD COATES, el día 02 de julio de 2002, en calidad de ingeniero de máquinas sobre los hechos teniendo en cuenta circunstancias de modo, tiempo y lugar, él dijo:

*"(...) Era el día lunes 25 de junio aproximadamente a la 1:30 de la tarde se pararon las máquinas como no sé nada de navegación no puedo decir exactamente el lugar donde se pararon las máquinas. Las máquinas pararon por problemas de combustible yo trate de volver a poner a funcionar las máquinas pero no tuve éxito entonces vi a los guardacostas a bordo del barco y yo seguía tratando de colocar las máquinas cuando me informó el*

*Capitán me informo para prepararme para la emergencia entonces bajamos las balsas entonces estábamos a la espera de abandonar el barco, después de pegar con los corales nos dieron la orden de abandonar el barco el barco, entramos al agua de a uno y pasamos a la lancha de guardacostas, y subimos quienes nos trajeron a Puerto de Providencia (...)"*

Sobre la pregunta en que consistió la falla que presentaron las maquinas en parar, él dijo:

*"(...) la falta de alimentación de combustible a la maquinas (...)"*

Al interrogante si en el momento que se apagaron los motores todavía contaban con combustible en el tanque de servicio y en el depósito porque se apagaron los motores por falta de combustible, él dijo:

*"(...) El tanque de servicio tenía una capacidad normal de 4500 litros lo que tenía en el tanque de servicio era muy poco y por el fuerte oleaje del mar no se producía la succión del combustible porque el nivel estaba muy bajo. Normalmente no dejo bajar la cantidad de combustible en el tanque y se apagó el motor por no conseguir paso de combustible del tanque de depósito al tanque de servicio (...)"*

Sobre a la pregunta de qué punto verifico específicamente antes de salir de Puerto Cortés, él dijo:

*"(...) Revise mi bomba de circulación de agua dulce porque está gotenba en el curso del viaje hacia puerto cortés además necesitaba aceite para lubricación (...)"*

- De acuerdo con el informe pericial de la fecha 30 de junio de 2002, que realizó el señor Capitán de Navío JAIME MORALES NUÑEZ, manifestó lo siguiente:

*"(...) La embarcación llegó al lugar de siniestro a la deriva, por falta de combustible, con la maquinaria principal y auxiliares del cuarto de máquinas apagadas; no pudo evitar el encallamiento por falta de combustible para prender y propulsar con la maquina principal. (...)"* (cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto).

*"(...) El Man Hall del tanque de combustible de popa estaba desmontado la tubería de sondeo y llenado del tanque de combustible de proa estaba partido permitiendo así el libre intercambio de agua de mar con el contenido de los tanques. De haber líquidos (ACPM Y AGUA) habría salido el ACPM de los tanques a la superficie, hecho que no ocurrió debido a que no había combustible en su interior. El primer día de inspección, diez (10) horas después del siniestro, había una leve mancha de combustible en la superficie del mar en un área no superior de 800 mts cuadrados por el lado de sotavento, debido a los remanentes en los tanques de tuberías de sistema y sentinas (...)"*

Sobre el estado del buque, estableció:

*(...)El estado que se encuentra el casco, pintura, zinques y láminas, me permiten asegurar que la embarcación tiene más de 04 años de no subir a dique para efectuar los trabajos requeridos para certificar dicha embarcación en rutas internacional.*

*El estado del mantenimiento cuando ocurrió el siniestro era muy deficiente (...).*

Sobre el estado del barco días después del siniestro ocurrido, dijo:

*(...) El día veintinueve (29) de junio cuando se efectuó la última inspección de la motonave, se encontraba totalmente destrozada en múltiples pedazos, a proa desprendida de la popa, sus tapas de bodegas en el agua, su carga dispersa en bultos de polipropileno, contenedores destrozados en varios pedazos y su estructura hundida en un 90 % (...)*

Conforme a las declaraciones anteriormente expuesta por el señor perito y el ingeniero jefe de máquinas desvirtúa la hipótesis del señor Capitán de la motonave debido a que la falla que se presentó a la motonave se generó por la falta de alimentación de combustible a las máquinas por tal razón quedaron a la deriva y como consecuencia no se pudo maniobrar para evitar el encallamiento y posterior naufragio de la motonave "SULTAN" ya que su estructuras se encontró un 90% hundida.

Por tal razón, es necesario recordar que la responsabilidad del Capitán de acuerdo al art 1503 del Código de Comercio que establece en la parte ultima del párrafo:

*"(...) La responsabilidad del Capitán principia desde que se hace reconocer como comandante de la nave y termina con la entrega de ella (...)"* (cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto).

El artículo 1495 del Código de Comercio, prevé:

*"El Capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave. La tripulación y los pasajeros le deben respeto y obediencia en cuanto se refiere al servicio de la nave y a la seguridad de las personas y de la carga que conduzca".*

En este punto, es necesario recordar que es obligación del Capitán que estipula el artículo 1501, numeral 1º *"cerciorarse de que la nave este en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va emprender"*

Por lo anteriormente expuesto el Capitán tiene la obligación legal de verificar las condiciones de navegabilidad de la motonave, en una forma idónea y tomar las precauciones como un hombre prudente debe actuar; por tal razón sobre él recae el deber de realizar el respectivo mantenimiento de las máquinas, coordinar que tenga suficiente combustible para realizar la travesía, y el estado general de la motonave lo cual no cumplió con su deber legal debido a que no tomo las precauciones debidas para tener el combustible necesario para realizar el trayecto además de acuerdo con el dictamen pericial la motonave estaba en un estado de mantenimiento deficiente.

Como el jefe superior encargado del gobierno de la motonave debió tomar todas las medidas necesarias antes de zarpar del puerto y durante la navegación utilizando una conducta propia para evitar la ocurrencia del siniestro.

3. Con relación a la existencia de infracciones de normas que rigen las actividades marítimas, debe señalarse que el Capitán de Puerto en la parte motiva del fallo de primera instancia estableció expresamente que había operado la caducidad de la facultad sancionatoria

Conforme al artículo 38 del Código Contencioso Administrativo, razón por la cual este Despacho se abstendrá de pronunciarse al respecto.

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

### RESUELVE

**ARTÍCULO 1º MODIFICAR** el artículo primero de la decisión del 29 de junio de 2012 de conformidad con los argumentos expuestos en la parte considerativa de la presente providencia, el cual quedará así:

Declarar la responsabilidad por el siniestro marítimo de encallamiento y posterior naufragio de la motonave de nombre "SULTAN" de bandera San Tome, al mando del señor VICTOR BLAIR identificado con el pasaporte N° A010593, ocurrido el 26 de junio de 2002.

**ARTÍCULO 2º CONFIRMAR** los artículos restantes de la decisión del 29 de junio de 2012, proferido por el Capitán de Puerto de San Andrés, de conformidad con la parte motiva de la presente providencia.

**ARTÍCULO 3º NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Andrés, el contenido del presente proveído al señor VICTOR BLAIR, identificado con el pasaporte N° A010593, en calidades de Capitán de la motonave "SULTAN" de bandera San tome, en los términos establecidos en los artículos 44 y 45 del Código Contencioso Administrativo.

**ARTÍCULO 4º DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de San Andrés, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 5º 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,

17 DIC 2015



Vicealmirante PABLO EMILIO ROMERO ROJAS  
Director General Marítimo (E)