

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 29 MAR 2019

Referencia: 14012013004

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 29 de septiembre de 2017, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de abordaje entre por los artefactos navales "DOÑA FELICIA" de bandera colombiana matrícula No. MC -04-031-AN y la Barcaza "P8" de bandera colombiana, identificada con la matrícula No. MC-05-0125-AN, ocurrido el 04 de marzo de 2013, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta presentada el día 04 de marzo de 2013, por el señor ALEXANDER DAVEY ACOSTA, quien actuó en calidad de armador del remolcador "OLYMPIA RM, la Capitanía de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo surtido entre los artefactos navales "DOÑA FELICIA" y la Barcaza "P8", toda vez que el mismo se registró dentro de la jurisdicción de la referida Capitanía.
2. Como consecuencia de lo anterior, el día 07 de marzo de 2013 el Capitán de Puerto de Santa Marta decretó la apertura de la investigación por el presunto siniestro marítimo de abordaje entre los artefactos navales grúa "DOÑA FELICIA" y barcaza "P8", ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos, y fijó fecha para la realización de la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. El día 29 de septiembre de 2017, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia, en el que resolvió lo siguiente:

"(...) EXONERAR al señor JESSIE JACSSON MESSU NARVAEZ, identificado con la cedula de ciudadanía número 1.047.368.747 expedida en Cartagena, en su condición de capitán del remolcador OLYMPIA RM de bandera colombiana, de toda la responsabilidad en el siniestro marítimo ocurrido el día 04 de marzo de 2013, tal como se expone en la parte motiva de este fallo (...)

La complejidad que comporta la naturaleza de los siniestros marítimos, por un lado, y su relación directa con la seguridad de la vida humana en el mar y la prevención de la contaminación del medio marino¹, por el otro, son -sin expresar duda alguna- elementos de relevancia culminantes para el integral funcionamiento de la navegación.

La idea de entender los siniestros marítimos como un asunto inexorablemente relacionado con la seguridad, apelando al carácter riesgoso del derecho marítimo, y su proceso de regulación, ha sido un avance significativo, tanto por la Organización Marítima Internacional como por las autoridades marítimas regionales.

Para efectos de lo anterior, el artículo 26 del Decreto 2324 de 1984, sobre los accidentes o siniestros marítimos, prevé:

"Artículo 26. 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 nacional o internacional. Para los efectos del presente decreto -haciendo referencia al Decreto 2324 de 1984- 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 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".*

El remolcador "OLYMPIA RM", se encontraba prestando maniobra de emergencia al artefacto naval denominado "DOÑA FELICIA", maniobra generada por la condición meteorológica adversa, reinante en la zona de operación, a la altura de la boya 6, se rompe el cabo suministrado por la grúa, derivando la grúa "DOÑA FELICIA" hacia el artefacto naval barcaza "P8" la cual se encontraba fondeada en la boya 6, por lo que la grúa "DOÑA FELICIA" tiene contacto con la barcaza "P8".

Del material probatorio que reposa en el expediente, este Despacho comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo entre los artefactos navales "DOÑA FELICIA" y "P8"; acaecido el día 04 de marzo de 2013, en virtud del numeral c) del artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984.

¹ La seguridad de la vida humana en el mar, la prevención de la contaminación del medio marino y el control adecuado del tráfico marítimo, forman parte de los objetivos centrales de la Organización Marítima Internacional, de conformidad con el artículo 1 del Convenio Constitutivo de la misma, en el que se aduce lo siguiente: "Dejar un sistema de cooperación entre los gobiernos en la esfera de la reglamentación y las prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes al tráfico marítimo destinado al comercio internacional; adelantar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como resulte posible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por buques (...)".

De acuerdo con lo anterior, para que se configure la fuerza mayor o el caso fortuito se debe verificar la concurrencia de dos factores A) que el hecho sea imprevisible, esto es que dentro de las circunstancias normales de la vida, no sea posible contemplar por anticipado su ocurrencia. B) que el hecho sea irresistible, o sea que el agente no pueda evitar su acaecimiento ni superar sus consecuencias²

III. Del análisis técnico

De acuerdo con el informe pericial rendido por Perito de Navegación CARLOS ANZOLA MARTINEZ, tal como figura en los folios del 430 al 437 del expediente objeto de la referencia, se expuso lo siguiente:

Reporte Meteorológico: De acuerdo con el pronóstico meteorológico emitido por el CIOH, el día 4 de marzo de 2013 el área costera del puerto de Santa Marta el viento sería de dirección noreste con velocidades de 10 nudos (fuerza 3) durante la mañana, incrementando su intensidad a 18 nudos (fuerza 5) en horas de la noche.

Factores Afectantes:

- ✓ La falta de un remolcador escolta para remolcar la grúa "doña Felicia" desde el costado del buque en boya hasta el amarradero identificado de carbogranales en condiciones adversas de tiempo.
- ✓ La utilización de un cabo que no cumplía con los requerimientos para el remolque indicado.

Conducta Técnicas y Náuticas de las Personas Involucradas-Capitán del remolcador "Olimpya RM"

- ✓ Procede a cumplir órdenes del Supervisor S10 de Prodeco en Buque.
- ✓ Recibe un cabo para el remolque proveniente de la grúa sin verificar las condiciones técnicas del mismo, solo se estableció que era de mayor mena.
- ✓ No aportó procedimiento del Sistema de Gestión para el remolque.
- ✓ No pudo prevenir el abordaje de la grúa al quedar a la deriva por el tiempo que utilizó para recoger el cabo que quedó en el agua y sujeto al remolcador.

"(...) Conclusiones del peritazgo:

- ✓ Que se estableció todo lo pertinente con las probables causas precursoras del accidente considerándose que tuvo origen y desarrollo cuando se reventó el cabo de remolque con que era remolcada la grúa en condiciones de mar y brisa adversas.
- ✓ Que en la instancia en que se reventó el cabo era prioridad del Capitán del remolcador mantener su operatividad previniendo el empropelamiento.
- ✓ Que el tiempo utilizado para recoger el cabo no le permitió asistir a la grúa que abordó la barcaza P-08 amarrada en boya No6.
- ✓ Que se consideraron los factores afectantes de acuerdo al contenido del ítem 7.
- ✓ Que se consideraron las conductas técnicas y náuticas en los involucrados en la maniobra de acuerdo al ítem 7.1.
- ✓ Que se establecieron los daños emergentes y sus avalúos de acuerdo al ítem 8.

² Código Civil Anotado, editorial LEYER - Decimoprimer edición, página 50-51.

En párrafos posteriores de su declaración, aseveró lo siguiente:

(...) Se inicia la maniobra mínimo con apoyo de dos (02) remolcadores, para este caso, el que yo iba manejando que era el principal y el de apoyo, donde uno remolca el artefacto naval hacia zona de fondeo y el remolcador de apoyo lo va escoltando hacia dónde va a quedar fondeado el artefacto naval, es decir, la grúa. Vale destacar que el remolcador de apoyo, abortó la maniobra por órdenes del supervisor S10 de Prodeco, el remolcador era "BAHAIRE" (cursiva y subraya fuera del texto).

Seguidamente, afirmó lo siguiente:

(...) Considero que la ruptura de cabo fue causa del mal tiempo que predominaba en el momento, es decir, el mar de fondo influyó directamente a que el cabo se reventara".

Fue un factor que influyó para que se ocasionara la colisión, pero el factor primordial fue la ausencia del remolcador de apoyo, es decir, el remolcador BAHAIRE, el cual debería intervenir al momento de la ruptura del cabo" (cursiva y subraya fuera del texto).

Ulteriormente, manifiesta lo siguiente:

(...)Después de la ruptura del cabo, el remolcador Olympia quedó distante mientras se recogía el cabo, con el fin de no empropelarlo para continuar con la operación de remolque de dicha grúa" (cursiva y subraya fuera del texto).

En el momento de ruptura del cabo yo como capitán del remolcador ordene a la tripulación cobrar el cabo que se encontraba desde el gancho del remolque hasta la superficie del agua con la finalidad de no empropelarnos y continuar la operación de asegurar la grúa y llevarla o transportarla hasta la zona de fondeo de grúas de carbogranes" (cursiva y subraya fuera del texto)

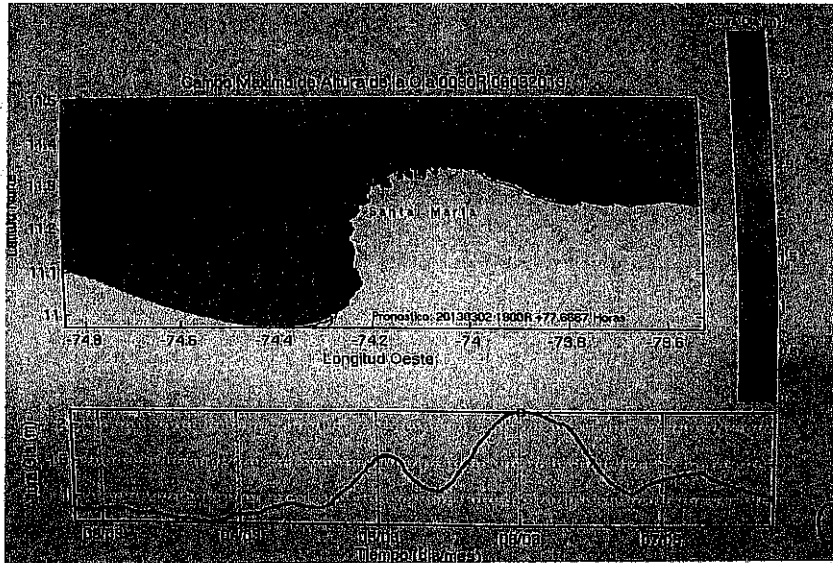
Respecto a la ocurrencia del siniestro marítimo el Jefe de Operaciones de CARBOGRANELES S.A, el Sr. CRISTIAN PIETROSANU, en versión rendida en audiencia pública el día 26 de agosto de 2013 (folio 298-299), en la Capitanía de Puerto de Santa Marta, afirmó lo siguiente:

(...)En este día no estaba a bordo estaba en tierra estaba en tierra pero estaba en contacto con todas las tripulaciones que tenemos en Prodeco, a las 09:40 ellos me informaron que la operación de cargue se ha suspendido por razón de condiciones adversas de tiempo, me acuerdo que llame a coordinación Prodeco para pedir que quiten las barcazas como primera secuencia primer paso del procedimiento de retirar las grúas.

A las 13:10R Doña Felicia comenzó el procedimiento de desamare, debo mencionar que esta grúa se encontraba al lado del buque acuagrace, alfanorte junto con la grúa Doña Adrián, a las 13:40R Doña Felicia salió del buque remolcada por el remolcador OLYMPIA a las 14:00R el cabo del remolque del remolcador OLYMPIA se evento dejando la grúa en deriva, a las 14:10 la grúa sin control colisiono con la barcaza "P8" que se encontraba en la boya 6ª de Prodeco" (cursiva y subraya fuera del texto).

remolcador inicialmente, se rompió debido a las condiciones de mal tiempo (cursiva y subraya fuera del texto).

En aras de mayor entendimiento en lo concerniente a lo antes citado, este Despacho se permite ilustrar las condiciones meteorológicas correspondientes a la fecha del siniestro, señalada por el Perito, en el Informe rendido el día 29 de octubre de 2015.



Fuente: Informe - Perito de Navegación CARLOS ANZOLA- Siniestro Marítimo de Abordaje - Folio 436

Por consiguiente, este Despacho concluye que las condiciones meteorológicas para el día 04 de marzo de 2013, eran adversas, por lo que el Capitán del remolcador "OLYMPIA RM" debía realizar la maniobra de emergencia con mayor precaución y cuidado.

V. Del análisis jurídico y la declaración de responsabilidad civil extracontractual

En el caso que nos ocupa, se encuentra probado que:

1. Teniendo como fundamento lo esbozado y analizados en los elementos materiales probatorios que obran en el expediente, la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje entre los artefactos navales, grúa "DOÑA FELICIA" y la barcaza "P8", sucedió por responsabilidad del Capitán del remolcador "OLYMPIA RM".
2. El hecho generador del siniestro marítimo de Abordaje entre los artefactos navales, grúa "DOÑA FELICIA" y la Barcaza "P8", se configuró por la conducta del Capitán del Remolcador, toda vez que, no ejecuto la maniobra en debida forma, utilizando en la misma, el cabo de la grúa "DOÑA FELICIA", por lo que resulta viable partir del hecho de que la ruptura del cabo era previsible, si se hubiese utilizado el correspondiente al remolcador; por cuanto se evidencia que el Capitán del remolcador "OLYMPIA RM" no

de 2011, la facultad legal para imponer sanción alguna ha caducado a la fecha, por lo que se respaldará en tal sentido la posición del fallador de primera instancia.

VIII. De las conclusiones

En consecuencia de lo anteriormente expuesto, considera el Despacho que en los hechos acaecidos el día 04 de marzo de 2013, se encuentra probatoriamente fundamentada la responsabilidad civil del señor JESSIE JACSSON MESSU NARVAEZ, en su condición de Capitán, en el Siniestro Marítimo de abordaje del remolcador "OLYMPIA RM" Razón por la cual el Despacho no acoge lo dispuesto por el a quo, modificando el artículo primero de la decisión del 29 de diciembre de 2017 proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º. MODIFICAR el artículo primero de la decisión proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta el día 29 de diciembre de 2017, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído, el cual quedará así:

"ARTICULO PRIMERO: DECLARAR civilmente responsable del siniestro marítimo de abordaje entre los artefactos navales grúa "DOÑA FELICIA" de bandera colombiana, registrada con el número de matrícula No. MC-04-031-AN y la Barcaza "P8" de bandera colombiana, registrada con el número de matrícula No. MC-05-0125-AN, ocurrido el día 04 de marzo de 2013, al señor JESSIE JACSSON MESSU NARVAEZ, identificado con la cedula de ciudadanía número 1.047.368.747 expedida en Cartagena, en su condición de Capitán del remolcador "OLYMPIA RM" de bandera colombiana con fundamento en la parte considerativa del presente proveído"

ARTICULO 2º. CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión del 29 de septiembre de 2017, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, conforme lo expuesto en la parte motiva de la presente providencia.

ARTÍCULO 2º. NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido de la presente decisión al señor FELIPE VALLEGO GARCIA, en su condición de Apoderado de la sociedad TRANSBORDOS DEL CARIBE S.A, propietaria del artefacto naval grúa "DOÑA FELICIA" de bandera colombiana, al doctor CARLOS ALBERTO ARIZA OYUELA, en su condición de Apoderado del armador y remolcador "OLYMPIA RM" de bandera colombiana, a la señora LINA MARCELA MORENO MORA, en su condición de Apoderado de la empresa C.I PRODECO S.A, propietaria del artefacto naval barcaza "P8" de bandera colombiana, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 3º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.