

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 27 SEP 2017.

Referencia: 14012013006
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 24 de noviembre de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de abordaje entre el artefacto naval "SEAWORTHY II" de bandera Estados Unidos y la motonave "LOWLANDS BEILUN" de bandera de Malta, ocurrido el 28 de marzo de 2013, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje entre el artefacto naval "SEAWORTHY II" y la motonave "LOWLANDS BEILUN", razón por la cual el día 1 de abril de 2013 decretó la apertura de la investigación, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos y fijó fecha para la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
2. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Santa Marta el día 24 de noviembre de 2014 profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró responsabilidad por la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje al señor MIGUEL ANTONIO LAFFERTY SANABRIA, en su condición de Capitán del remolcador "MICHAEL T". Asimismo, se declaró que no existió violación a las normas de Marina Mercante.
3. Al no interponerse recurso de apelación contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Santa Marta 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

El Perito CIRO IVAN PALACIOS APONTE, en informe pericial rendido el 2 de abril de 2013, (folios 70 al 82), presentó lo siguiente:

"(...)

4. ANALISIS TECNICO

I. UBICACIÓN:

Se ocasionó avería con rompimiento de lámina en un tramo aproximado de 0.70m X 0.40m a la altura del tanque agua potable de babor, entre cuadernas 9 y 11, sobre la 2da cubierta, afectando igualmente láminas de la cubierta de fondo del tanque y refuerzos interiores.

(...)

5. LA INVESTIGACION:

El día 28 de marzo de 2013, la M/N LOWLANDS BEILUN, se encontraba amarrada al sistema "Boya No.5", del terminal de Puerto Drummond, en operaciones de cargue al granel de Carbón. Siendo aproximadamente las 13:30 horas, durante un movimiento de la grúa flotante SEAWORTHY II, abarloada por el costado de babor del buque, y apoyada en su movimiento por el remolcador MICHAEL T, dicha barcaza golpeó el casco del buque a la altura del tanque de agua potable de babor, causando avería con rotura de lámina y la salida de un total aproximado de 84 MT de agua potable al mar.

El supervisor de la grúa, señor MARTIN VILLAZON, es una persona experta en su labor, con 12 años de trabajo en Drummond y 9 años como supervisor de grúa. El señor Villazón dice que esta es una maniobra normal y muy rutinaria en la operación que se desarrolla.

Él dice que para movilizar la grúa, se pide apoyo del remolcador, pero el Capitán asume el control de la operación, ya que es el quien verdaderamente hace el movimiento. Al soltar los cabos de la barcaza, el capitán tiene el mismo canal de escucha de la maniobra y puede determinar lo que va a suceder y sus actuaciones.

El día del accidente, la popa de la barcaza estaba ubicada hacia la proa del buque, y de allí se inicia la largada de cabos, para liberar la barcaza. El remolcador se ubicó a popa de la grúa considerando el Capitán su apoyo allí ayudaba a la liberación de los cabos de popa. Posteriormente el personal de la barcaza se desplaza a soltar los cabos de proa, que estaban asegurados a la popa del buque, y en ese momento el capitán del remolcador procede a asegurarse un poco más al centro de la grúa para realizar la movilización, sin considerar, que al dejar de ejercer presión sobre la grúa a popa, el viento afectaba el área ejercería un movimiento de la popa de la grúa hacia fuera del costado del buque y la proa la enviaría hacia debajo del afinamiento de la aleta de babor (debido a que no habían soltado el cabo de proa de la barcaza), lo que efectivamente ocurrió ocasionando la avería.

Consultando el capitán MIGUEL LAFERTY, con título de capitán de remolcador y experiencia de 16 años como capitán de remolcador y contrato con Drummond de 7 años, dice que su condición físico-anímica era óptima, y su tiempo de trabajo al momento del accidente era de 7 horas, con un periodo de descanso de una hora para almorzar. Así mismo certifica que su equipo se encontraba cien por ciento operativo. Considera la

11/04

180

fuerza del viento reinante al momento del incidente de aproximadamente 18 nudos y olas de 2 a 3 metros, viento E. El afirma que no consideró que la proa de la barcaza iba a proceder tan rápido hacia el buque y que subestimó la fuerza del viento.

Las dos embarcaciones fueron revisadas en su documentación y se encuentran al día y completos. Igualmente las tripulaciones tienen sus debidos permisos.

El día 31 a las 13:30, luego de realizar pruebas de tintas y pruebas hidrostáticas, a satisfacción, la casa clasificadora emitió el documento SURVEY STATEMENT, a satisfacción con la reparación.

El supervisor de la grúa, señor MARTIN VILLAZON, es una persona experta en su labor, con 12 años de trabajo en Drummond y 9 años como supervisor de grúa. La documentación de la embarcación fue plenamente revisada y se encontró completa y al día.

El capitán MIGUEL LAFERTY, es una persona con título de capitán de remolcador y experiencia de 16 años como capitán de remolcador y contrato Drummond de 7 años. El remolcador "Michael T", fue igualmente revisado en su documentación e igualmente, se encuentra al día.

Así mismo, el capitán emitió un documento recibiendo a satisfacción los trabajos.

6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DEL PERITO:

Este informe pericial, de acuerdo a lo conversado con el señor Capitán de Puerto de Santa Marta, vía telefónica, no presenta testimonios de los involucrados, ya que los descargos serán escuchados en la citación que los mismos tiene para ser realizados en audiencia, y sin estos descargos es imposible como perito emitir un concepto que apoye la decisión de la justicia en este caso." (Cursiva fuera de texto)

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

1. Respecto de lo que se consideran siniestros marítimos el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984 establece:

"Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internaciones, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o 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 o estructuras o plataformas marinas; e) La arribada forzosa; f) La contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de

181

contaminación marina, y g) Los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias." (Cursiva, negrilla y subraya fuera de texto)

A su vez, la norma en cita establece [2]:

"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).

En igual sentido, el anexo 1 de la Resolución MSC.255 (84) adoptada el 16 de mayo de 2008, que trata de la adopción del Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos prevé:

"Capítulo 2. 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 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 subraya fuera de texto)*

Por lo tanto del material probatorio, se comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje entre el artefacto naval "SEAWORTHY II" y la motonave "LOWLANDS BEILUN", ocurrido el 28 de marzo de 2013.

2. De la revisión de la decisión de primera instancia se extrae lo siguiente:

De la revisión de la decisión de primera instancia se evidencia que el Capitán de Puerto de Santa Marta declaró responsabilidad por la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje al señor MIGUEL ANTONIO LAFFERTY SANABRIA, en calidad de Capitán del remolcador "MICHAEL T" por cuanto fue probado que lo sucedido se originó por la maniobra desplegada por el Capitán, pues permitió que la popa de la grúa se abriera y se cerrara demasiado la proa golpeando la popa de la motonave "LOWLANDS BEILUN, provocando la ruptura de su casco.

Ahora bien, es pertinente realizar las siguientes aclaraciones, para lo cual se citan algunas pruebas obrantes en el expediente de la siguiente manera:

Declaración rendida por el señor MARTIN RAFAEL VILLAZÓN OSPINO, en condición de operador de la grúa "SEAWORTHY II", en la cual relató los hechos de la siguiente manera:

"Siendo las 13:00 horas aproximadamente solicité un apoyo de remolcador al señor Supervisor de remolcadores, me fue asignado el remolcador MICHAEL T para esta maniobra. La maniobra consistía en mover la grúa de bodega 7 a bodega 9 y de bodega 9

181

bajar un bulldozer a la cubierta de la grúa para luego mover la grúa a bodega 8 y meter el bulldozer en bodega 8. En el desplazamiento de la grúa desde bodega 9 a bodega 8 la popa de la grúa se abre por lo que informó al remolcador que por favor cierre la popa de la grúa, no recibí respuesta a mi llamado en varias oportunidades, luego la grúa golpea con una pasteca que está en la proa lado babor, golpeando el buque produciéndole una avería. Finalmente el capitán me responde al radio y le indico que ubique la grúa en bodega 8, terminando así la maniobra, quedando el bulldozer en bodega 8" (Cursiva fuera de texto)

De acuerdo a la anterior declaración, se puede concluir que en efecto el siniestro marítimo a que tuvo lugar fue el abordaje entre el artefacto naval "SEAWORTHY II" y la motonave "LOWLANDS BEILUN" y que esta se presentó en la ejecución de una actividad peligrosa como lo es la navegación marítima.

De la misma manera es pertinente, recordar que el artículo 2356 del Código Civil contempla la presunción de responsabilidad en contra de quien despliega ciertas actividades peligrosas que por su naturaleza generan peligro, presunción de la cual no escapa quien la ejerce, tratando de demostrar diligencia y cuidado en el desempeño que le incumbe, ya que, como por sabido se tiene, se le exige, con miras a exonerarse, que demuestre una causa extraña que rompa el nexo causal¹.

Acorde a la anterior jurisprudencia, la orientación actualmente predominante, por regla general que en los eventos dañosos generados por las *actividades peligrosas*, se aplica un régimen objetivo debido al factor riesgo que se exponen quienes despliegan este tipo de actividades.

De tal manera, que basta la realización del riesgo creado por la administración para que el daño resulte imputable a ella².

De lo expuesto anteriormente se desprende que sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, recae la presunción de responsabilidad por ser quien ha ejecutado la acción y ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual solo le es posible exonerarse por la intervención de los siguientes eventos:

- Caso fortuito o fuerza mayor.
- El hecho de un tercero.
- Culpa de la víctima.

Ahora bien, se hace necesario referirse a las condiciones meteomarinas presentes al momento de la maniobra el día de los hechos, por lo tanto obran en el expediente las siguientes declaraciones:

-Declaración rendida por el señor ROBERTO NATI CLORINA, Capitán de motonave "LOWLANDS BEILUN":

"El tiempo estaba bueno." (Cursiva fuera de texto)

¹ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005. M.P. Pedro Octavio Munar Cadena.

² Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 11001-3103-038-2001-01054-01 del 24 de agosto de 2009, M.P. William Namen Vargas

181

-Declaración rendida por el señor LEO FRANCIS TORRE BLANCA, Primer Oficial de la motonave "LOWLANDS BEILUN":

"Eran condiciones buenas, mar tranquilo." (Cursiva fuera de texto)

-Declaración rendida por el señor MARTIN RAFAEL VILLAZON OSPINO, Operador de la grúa "SEAWORTHY II":

"Habían buenas condiciones" (Cursiva fuera de texto)

-Declaración rendida por el señor MIGUEL ANTONIO LAFFERTY SANABRIA, Capitán del remolcador "MICHAEL T":

"Yo considero que las condiciones climáticas (Vientos) ya que hicieron que la popa de la grúa se abriera y el hecho de estar asegurada de la proa"

(...)

"El oleaje estaba a 1.5 metros y la brisa estaba en 18 KNT. La brisa era de 18 nudos."
(Cursiva fuera de texto)

Las anteriores declaraciones llevan a concluir que las condiciones meteomarininas presentes al momento de los hechos eran totalmente favorables para llevar a cabo la maniobra que le correspondía apoyar el remolcador "MICHAEL T", con excepción del Capitán del citado remolcador por cuanto fue el único en argüir lo contrario y que dicho aspecto fue determinante en la ocurrencia del siniestro marítimo.

Con respecto a las posibles causas que dieron origen al siniestro marítimo de abordaje, se citan las siguientes pruebas recolectadas en la investigación:

-Declaración rendida por el señor ROBERTO NATI CLORINA, Capitán de motonave "LOWLANDS BEILUN":

"La motonave estaba cargando carbón, el incidente sucedió cuando el remolcador estaba maniobrando la grúa flotante SEAWORTHY II para cambiar de la bodega numero 7 a la numero 9 para recoger el buldócer en la bodega número 9 y durante la maniobra la esquina de la grúa golpeo el casco del barco, causando un daño horizontal (...)"

(...)

"Debido a que la grúa flotante SEAWORTHY II estaba siendo cambiada por un solo remolcador y dio hacia atrás e hizo contacto y golpeó el casco que causó el daño." (Cursiva fuera de texto)

-Declaración rendida por el señor LEO FRANCIS TORRE BLANCA, Primer Oficial de la motonave "LOWLANDS BEILUN":

"(...) lo que vi fue que la grúa flotante estaba cambiando hacia popa, desde la cubierta desde la bodega 7 a la 9 escuche un fuerte sonido, y estaba seguro que mi barco había sido golpeado por la grúa flotante (...)"

102

182

(...) tal vez debido al mal cálculo de la gente en la grúa flotante o posiblemente un solo remolcador maniobrando la grúa flotante." (Cursiva fuera de texto)

-Declaración rendida por el señor MARTÍN RAFAEL VILLAZON OSPINO, Operador de la grúa "SEAWORTHY II":

"Porque se abrió la popa de la grúa y se cerró demasiado la proa golpeando la popa del buque" (Cursiva fuera de texto)

-Declaración rendida por el señor MIGUEL ANTONIO LAFFERTY SANABRIA, Capitán del remolcador "MICHAEL T":

"(...) estando asegurada se recibió la orden de desplazar la grúa con la barcaza abarloada hacia la proa del buque a lo que procedí a soltar el remolcador de la popa de la barcaza para trasladarme hacia la proa de la barcaza, en el momento en que lo estoy haciendo por efectos de la brisa la cual era de 18 nudos, la popa de la grúa se abrió y por estar asegurada en la proa se metió en la aleta del buque (...)"

"Bueno las condiciones climáticas, yo considero que fueron las condiciones climáticas (Vientos) ya que hicieron que la popa de la grúa se abriera y el hecho de estar asegurada de la proa." (Cursiva y subraya fuera de texto)

-Dictamen pericial rendido por el señor CIRO IVAN PALACIOS APONTE, en el cual determinó lo siguiente:

"El día del accidente, la popa de la barcaza estaba ubicada hacia la proa del buque, y de allí se inicia la largada de cabos, para liberar la barcaza. El remolcador se ubicó a popa de la grúa considerando el Capitán su apoyo allí ayudaba a la liberación de los cabos de popa. Posteriormente el personal de la barcaza se desplaza a soltar los cabos de proa, que estaban asegurados a la popa del buque, y en ese momento el capitán del remolcador procede a asegurarse un poco más al centro de la grúa para realizar la movilización, sin considerar, que al dejar de ejercer presión sobre la grúa a popa, el viento afectaba el área ejercería un movimiento de la popa de la grúa hacia fuera del costado del buque y la proa la enviaría hacia debajo del afinamiento de la aleta de babor (debido a que no habían soltado el cabo de proa de la barcaza), lo que efectivamente ocurrió ocasionando la avería." (Cursiva y subraya fuera de texto)

Ahora bien, se tiene entonces que mientras la motonave "LOWLANDS BEILUN" la cual se encontraba asegurada a la boya 5 del Puerto de Drummond para cargue de carbón, el remolcador "MICHAEL T" se encontraba apoyando a la grúa flotante "SEAWORTHY II" en maniobra consistente en el movimiento de la citada grúa de la bodega 7 a la bodega 9, bajar un buldócer a la cubierta, mover la grúa a la bodega 8 y meter el buldócer en la bodega 8; no obstante, en el desplazamiento de la grúa desde la bodega 9 a la bodega 8, la popa se abrió y golpeó la motonave "LOWLANDS BEILUN" causándole avería en la popa de babor.

De la misma forma es pertinente mencionar que al momento de la ocurrencia del abordaje investigado no se encontraban realizando operación de cargue de carbón, toda vez que cuando sucedieron los hechos se estaba realizando cambio de posición de la grúa entre las bodegas para introducir el buldócer en una de estas. Por lo tanto, el asunto bajo examen no es consecuencia del procedimiento en la operación de cargue de carbón.

19

Con respecto a la comunicación sostenida en la maniobra se refirió el señor MARTÍN RAFAEL VILLAZÓN OSPINO, operador de la grúa de la siguiente manera:

"(...) en el desplazamiento de la grúa desde bodega 9 a bodega 8 la popa de la grúa se abre por lo que informo al remolcador que por favor cierre la popa de la grúa, no recibí respuesta a mi llamado en varias oportunidades, luego la grúa golpea al buque (...)"

"(...) cuando se abrió la popa de la grúa llamé al capitán del remolcador en varias oportunidades para que corrigiera la posición de la grúa sin recibir respuesta." (Cursiva fuera de texto)

En concordancia con las pruebas anteriormente descritas, se deduce por este Despacho que el siniestro marítimo tuvo origen en la maniobra desplegada por el Capitán del remolcador "MICHAEL T" en el apoyo del cambio de posición de la grúa flotante "SEAWORTHY II" entre las bodegas, por cuanto desatendió las instrucciones dadas por el operador de la grúa. Asimismo es claro que no fue probado a lo largo de la investigación que las condiciones meteorológicas pudieran afectar el desarrollo de la maniobra como indicó el Capitán del remolcador, por lo tanto el Despacho procederá a confirmar la responsabilidad del señor MIGUEL ANTONIO LAFFERTY SANABRIA, en calidad de Capitán del remolcador "MICHAEL T".

3. Ahora bien, en relación con el avalúo de los daños, se puede evidenciar que no obra dentro del expediente de la referencia prueba en la cual se relacione el valor de los daños ocasionados con el siniestro.

Sin embargo, y atendiendo a que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, y de citar a las partes, por cuanto se debe proferir una decisión de plano, y en virtud de la naturaleza del siniestro y de que no obran en el proceso pruebas que permitan hacer el respectivo avalúo, el Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

4. Finalmente, conforme lo establece el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, dentro de las investigaciones por siniestro marítimo se debe imponer las sanciones o multas que fueren del caso si se comprobaren violaciones a las normas o reglamentos que regulen la actividad marítima, se evidencia que en el asunto objeto de análisis no comprobó la vulneración de normas de Marina Mercante.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR en su integridad la decisión del 24 de noviembre de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

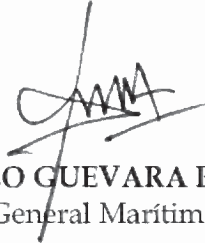
ARTÍCULO 2º. NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido de la presente decisión a los señores MIGUEL ANTONIO LAFFERTY SANABRIA, Capitán del remolcador "MICHAEL T", al Representante Legal de la Sociedad TRANSPORT SERVICES LLC, armadora del citado remolcador y el artefacto naval "SEAWORTHY II", al Representante Legal de la agencia marítima INTERSHIP AGENCY S.A.S., agente marítimo de la motonave "LOWLANDS BEILUN", al Doctor GUILLERMO ANTONIS DE LOS RIOS BERMUDEZ, apoderado del Capitán y Armador de la motonave "LOWLANDS BEILUN", al

Doctor DARWIS JOSE ORTIZ GIL, apoderado de la sociedad TRANSPORT SERVICES LLC, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

ARTÍCULO 4°.- Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de Santa Marta debe remitir copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase. 27 SEP 2017



Contralmirante **PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ**
Director General Marítimo