

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 26 SEP 2017

Referencia: 14012013018
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 31 de diciembre de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "THOR" de bandera Colombiana, ocurrido el 8 de octubre de 2013, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "THOR" al puerto de Santa Marta, el día 8 de octubre de 2013, razón por la cual el día 10 de enero 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 31 de diciembre de 2014 profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró legítima la arribada forzosa de la motonave "THOR", declarando responsable al señor LUIS ENRIQUE CUEVAS APONTE en su condición de Capitán. Así mismo declaró que no se incurrió en 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 Naval IGOR ARELLANO LACHARME, en informe pericial rendido el 15 de octubre de 2013, (folios 85 al 98), presentó lo siguiente:

"CONCLUSIONES

La primera emergencia presentada fue causada por suciedad en el combustible lo que taponó los filtros de los motores.

La falla en el casquete se pudo presentar por desplazamiento del casquete, lo que corrió su punto de lubricación afectando el buen funcionamiento y ocasionando ruido en el motor.

Teniendo en cuenta toda la información recopilada y la forma como ocurrieron los hechos me permito aclarar los siguientes aspectos:

- a. *Circunstancias en las cuales se produjo el siniestro marítimo del remolcador "THOR", y análisis de los aspectos técnicos y náuticos relevantes con indicación precisa de las causas.*
El siniestro se presentó por suciedad en el combustible, esto taponó los filtros de combustible ocasionando Black Out, el daño en el cojinete se presentó por desplazamiento del mismo, afectando la lubricación del mismo, esta desplazamiento se pudo presentar porque al quedarse sin combustible algunos cilindros otros asumieron ese sobre esfuerzo transmitiendo al cojinete.
- b. *Conducta Técnica y náutica de las personas involucradas.*
El ingeniero jefe y su personal cuenta con los conocimientos técnicos para solucionar la falla pero al no contar con repuestos, esta solo se puede solucionar en puerto.
- c. *Descripción de los daños.*
Los daños presentados en el Remolcador "THOR" fueron taponamiento de filtros y daños en el cojinete de bancada del puesto N° 3." (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.

Ahora bien, se estima pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

1. Del material probatorio, se comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "THOR" al puerto de Santa Marta, ocurrida el día 8 de octubre de 2013, cuando la nave se desplazaba desde Barranquilla, hasta el Puerto de Willemstad - Curacao (Art. 26 Decreto Ley 2324 de 1984).
2. De la revisión de la decisión de primera instancia se extrae lo siguiente:

El fallador de primera instancia declaró legítima la arribada forzosa de la motonave "THOR" a cargo del Capitán de la nave señor LUIS ENRIQUE CUEVAS APONTE, debido a que se probó el elemento exonerativo de responsabilidad de la fuerza mayor o caso fortuito.

Conforme lo anterior, es pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

El artículo 1540 del Código de Comercio, define la arribada forzosa como:

"Llámesese arriba forzosa la entrada necesaria a puerto distinto del autorizado en el permiso de zarpe" (Cursiva fuera de texto)

A su turno, el artículo 1541 de la norma ibídem, prevé:

"La arribada forzosa es legítima o ilegítima: La legítima es la que procede en caso fortuito inevitable, e ilegítima la que trae su origen de dolo o culpa del capitán. La arribada forzosa se presumirá ilegítima. En todo caso, la Capitanía de Puerto investigará y calificará los hechos". (Cursiva, negrilla y subraya fuera de texto)

De lo anterior y sobre el caso en concreto, se evidencia la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "THOR", pues entró al puerto de Santa Marta sin estar autorizada para ello.

Ahora bien, sobre la exoneración de responsabilidad del Capitán de la nave declarada por el fallador de primera instancia, se procederá a su análisis conforme las pruebas obrantes en el expediente, así:

-Declaración rendida por el señor LUIS ENRIQUE CUEVAS APONTE, en condición de Capitán de la motonave "THOR", en la cual se refirió a los hechos de la siguiente manera:

"Zarpamos de barranquilla a curasao, ya a la altura de punta Cano, tuvimos el primer blackout, y después de 5 minutos se arrancó nuevamente, y continuamos el viaje en la posición dada en la protesta, cuando nuevamente se me apagaron los generadores y maquinas, pero a los cinco minutos se pusieron las maquinas, se arrancó, pero los generadores no los pude arrancar, quede con máquinas pero no tenía el gobierno en el puente. El ingeniero me informo que era por problemas de las bombas de transferencia de combustibles, ellos supuestamente limpiaron filtro, limpiaron todo, y como a las 04:00 PM logramos prender uno de los generadores, después que se limpió, se arrancaron los generadores, y se arrancó las dos máquinas, en esos momentos los llevo otro remolcador "RAN" de la compañía, y pasamos a bordo el jefe de máquinas del remolcador "RAN", el cual tiene más conocimiento de la máquina de este remolcador "THOR", recibo el sistema de propulsión y generación, se notó un ruido en la máquina de babor, y se optó por apagar esa máquina para evitar un daño más grave, el generador de babor comenzó a oscilar nuevamente y se optó por asegurarlo, hay ya

nos reunimos, los dos jefes de máquinas y mi persona, y decidimos que el remolcador no podía continuar, por seguridad del personal, por seguridad del buque, y optamos por este, para solucionar los problemas que tenemos, arribando a santa marta a las 00:00 del día 8 de octubre de 2013." (Cursiva fuera de texto)

Al ser interrogado por si al momento de zarpar verificó las condiciones en que se encontraba el remolcador, respondió:

"Si, el remolcador estaba en buenas condiciones para navegar, el en Cartagena estaba operativo." (Cursiva fuera de texto)

De igual forma al referirse sobre el último mantenimiento realizado a la motonave "THOR", sostuvo:

"Constantemente hay un equipo en tierra que está pendiente, como hacía unos cinco días se le había hecho mantenimiento, revisión de máquinas, luces, salvamento, todo lo concerniente a la navegación." (Cursiva fuera de texto)

Conforme a las pruebas citadas anteriormente es posible colegir que al zarpar del puerto de Barranquilla con destino el Puerto de Willemstad - Curazao y estando a la altura de Punta Gallina falló la máquina de babor y el generador dejando al remolcador con maniobrabilidad restringida con propulsión en una sola máquina, por lo tanto fue tomada la determinación de recalar en el puerto más cercano que para el caso era el Santa Marta con el fin de salvaguardar la seguridad del personal y de la nave.

Ahora bien, con respecto a los daños presentados en la máquina de babor y el generador los cuales impidieron que la nave llegara al destino estipulado en el zarpe, se citarán las siguientes pruebas:

-Declaración rendida por el señor FREDY REYES CALVO, en condición de jefe de máquinas del remolcador "THOR", en la cual manifestó lo siguiente:

"Nosotros zarpamos de Barranquilla para Curasao para una operación de remolque, y se nos presentó un problema inicial el moto-generador de babor, presentándose un apagón total cuando nos encontrábamos por Punta Gallina, acto seguido se procedió a poner en marcha el generador de estribor, mientras se hacia el mantenimiento al generador de babor mientras se ponía en operación, se hizo, cambio de filtros y mantenimiento al sistema de combustible y se puso en marcha de nuevo el generador de babor, mientras se hizo esa operación los motores propulsores siguieron en marcha pero el sistema de mando del puente no quedo en funcionamiento, por lo que se procedió a apagar las maquinas mientras se restablecía totalmente los equipos auxiliares de generación de energía y neumáticos, cuando se logró restablecer la energía se pusieron en marcha los motores propulsores, espero se detectó que el propulsor de babor tenía un ruido en el carte, a la altura de tren de engranaje, en la proa del motor, se hizo una inspección detallada, se destapó el carte del motor para revisión, y al no encontrarse ninguna presencia de algo nuevo, se volvió a tapar y ponerlo en marcha nuevamente, como el ruido continuo en aumento, se procedió a parar el motor, y se le avisó al capitán de que no era conveniente continuar con ese motor en marcha, porque podía hacer un daño en el cigüeñal, porque se logró detectar que sobre el recalentamiento del cojinete de bancada número tres, acto seguido se le informó al gerente técnico de las oficinas principales en Cartagena, al ingeniero técnico ALEX GAVEY, de la novedad que presentaba el motor y que si se ponía en marcha podría haber un daño mayor al cigüeñal inclusive hasta su rotura,

102

por lo que con una sola máquina no se podría continuar para hacer el remolque en curasao, también se le informó de la novedad que tenía los generadores, la cual presentaba obstrucción en el sistema de combustible, por todo, que se detectó en las líneas de suministro, por lo cual el generador de babor presentaba oscilación y no permitía ponerlo en paralelo en el tablero principal de distribución, con esas novedades y como estábamos cerca geográficamente de santa marta, el ingeniero ALEXANDER GAVEY, dio la orden que nos regresáramos a puerto seguro, y que recaláramos en santa marta (...)" (Cursiva fuera de texto)

-Dictamen pericial el señor IGOR ANTONIO ARELLANO LACHARME, determinó lo siguiente:

"(...)

Plan de mantenimiento: Se cuenta con un plan de mantenimiento que es manejado por el departamento técnico de la empresa, esta se envía a los remolcadores a las actividades a realizar pero no explica cómo se hace y que equipos a utilizar.

Se solicitó el libro de historial de los equipos con el fin de verificar que mantenimiento, se presentó un libro que relaciona los trabajos realizados a la máquina principal de babor, donde se relaciona que: 01/07/2011 "se comenzó con el desarme del motor para reparación general, se desmonta el cigüeñal por desgaste en uno de los muñones, por baja presión de aceite.

Desde el 01 de julio hasta el 01 de agosto al motor se le realizaron los siguientes trabajos: arreglo y montaje del cigüeñal, desmonte y cambio de los oring de las camisas, cambio de anillos de los pistones, desmonte de las culatas para cambio de interiores, se le cambiaron todos los cojinetes de biela y bancada.

Manual de gestión de calidad de seguridad: El Capitán y el armador manifiestan que la motonave tiene implementado un sistema de gestión de seguridad, se presenta certificado de cumplimiento expedido por Lloyd's Register.

"INSPECCIÓN:

Teniendo en cuenta las características del tipo de siniestro, solo se presentó daño en la máquina principal de babor del remolcador, lo que limitó su maniobrabilidad y propulsión ya que solo puede operar con una sola máquina, también se evidenció que toda la maquinaria en servicio se apagó por suciedad en el combustible, lo que ocasiono que se presentara Black Out y el buque quedara a la deriva por más de tres horas.

(...)

CONCLUSIONES

La primera emergencia presentada fue causada por suciedad en el combustible lo que taponó los filtros de los motores.

La falla en el casquete se pudo presentar por desplazamiento del casquete, lo que corrió su punto de lubricación afectando el buen funcionamiento y ocasionando ruido en el motor.

Teniendo en cuenta toda la información recopilada y la forma como ocurrieron los hechos me permito aclarar los siguientes aspectos:

- a. *Circunstancias en las cuales se produjo el siniestro marítimo del remolcador "THOR", y análisis de los aspectos técnicos y náuticos relevantes con indicación precisa de las causas.*
El siniestro se presentó por suciedad en el combustible, esto taponó los filtros de combustible ocasionando Black Out, el daño en el cojinete se presentó por desplazamiento del mismo, afectando la lubricación del mismo, este desplazamiento se pudo presentar porque al quedarse sin combustible algunos cilindros otros asumieron ese sobre esfuerzo transmitiendo al cojinete.
- b. *Conducta Técnica y náutica de las personas involucradas.*
El ingeniero jefe y su personal cuenta con los conocimientos técnicos para solucionar la falla pero al no contar con repuestos, esta solo se puede solucionar en puerto.
- c. *Descripción de los daños.*
Los daños presentados en el Remolcador "THOR" fueron taponamiento de filtros y daños en el cojinete de bancada del puesto N° 3." (Cursiva y subraya fuera de texto)

De lo anteriormente citado, se puede concluir que el daño fue causado principalmente por la suciedad del combustible, la cual evitó que alimentara a los generadores y propulsores. Asimismo la falla del casquete, la cual fue atribuida a un desplazamiento que corrió su punto de lubricación afectando de esta manera el funcionamiento y provocando ruidos en el motor, evidenciando de esta manera la causa precursora que obligó a la nave a recalar en el puerto de Santa Marta.

Otro de los aspectos examinados por el perito corresponde al plan de mantenimiento de los equipos del remolcador, evidenciando que la nave si contaba con este, el cual es manejado por el departamento técnico de la empresa, sin embargo en él no se explica cómo se hace y que equipos se utilizan para llevarse a cabo. Lo anterior, teniendo en cuenta que fue aportado a la investigación documentación concerniente al último trabajo de mantenimiento al que fue sometida la nave el cual data al 1 de julio de 2011, en el cual fueron realizados trabajos de over haul a los motores propulsores tanto de estribor como de babor.

Ahora bien, al analizar las circunstancias en las que se presentaron los hechos es claro que la nave al no contar con uno de los dos motores propulsores le era imposible llegar al puerto de destino dispuesto en el zarpe, por lo que fue tomada la decisión de ingresar al puerto de Santa Marta en aras de garantizar la seguridad de la tripulación y de la nave. Sin embargo, no se puede dejar de lado que el origen de las fallas presentadas en el sistema de propulsión con el primer "Blackout" fue como consecuencia de la suciedad del combustible, lo que evidencia una falta de mantenimiento en sus filtros y tanques de almacenamiento.

Así las cosas, el Despacho concluye en grado de certeza que las circunstancias que rodearon la mencionada arribada forzosa no se encuadran en situaciones inesperadas (*caso fortuito o fuerza mayor*), por cuanto fueron previsibles y resistibles para el Capitán de la citada nave, toda vez, que el arribo al puerto de Santa Marta obedeció a un daño en la máquina de babor causada por suciedad del combustible la cual podía ser previsible en la medida de que los filtros y tanques en se encontraran en buen estado y con sus respectivos mantenimientos.

Sobre el anterior aspecto, la jurisprudencia¹ ha indicado que son requisitos ineludibles para configurar un caso fortuito o fuerza mayor, los siguientes:

¹ Corte Suprema de Justicia en sentencia del 27 de febrero de 2009, magistrado ponente Arturo Solarte Rodríguez

"(...) Los dos presupuestos -ex lege- que estereotipan, como unidad conceptual y como sinonimia legal, al caso fortuito o fuerza mayor, son la imprevisibilidad y la irresistibilidad del acontecimiento...,"

Respecto de la primera de esas exigencias, consideró que "[l] (sic) a imprevisibilidad, rectamente entendida, no puede ser desentrañada -en lo que atañe a su concepto, perfiles y alcance- con arreglo a su significado meramente semántico, según el cual, imprevisible es aquello 'Que no se puede prever', y prever, a su turno, es 'Ver con anticipación' (Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española), por manera que aplicando este criterio sería menester afirmar que es imprevisible, ciertamente, el acontecimiento que no sea viable contemplar de antemano, o sea previamente a su gestación material (contemplación ex ante)... Si se aplicase literalmente la dicción en referencia, se podría llegar a extremos irritantes, a fuer (sic) que injurídicos, habida cuenta de que una interpretación tan restrictiva haría nugatoria la posibilidad real de que un deudor, según el caso, se liberara de responsabilidad en virtud del surgimiento de una causa a él extraña, particularmente de un caso fortuito o fuerza mayor (...)" (Cursivas fuera de texto).

Respecto al criterio de irresistibilidad, la mencionada sentencia expresó lo siguiente:

"(...) Aquel estado predicable del sujeto respectivo que entraña la imposibilidad objetiva de evitar ciertos efectos o consecuencias derivados de la materialización de hechos exógenos -y por ello a él ajenos, así como extraños en el plano jurídico- que le impiden efectuar determinada actuación, lato sensu. En tal virtud, este presupuesto legal se encontrará configurado cuando, de cara al suceso pertinente no pueda o pudo evitar, ni eludir sus efectos² (...)" (Cursiva fuera de texto).

Por lo anterior, al realizar el cotejo entre la mencionada tesis jurisprudencial con el acervo probatorio recolectado, se puede entrever que las circunstancias que rodearon el siniestro no constituyen una fuerza mayor inevitable.

En virtud de aquello, se complementa el estudio del caso con lo estipulado en el artículo 1541 del Código de Comercio, que establece: *"(...) La arribada forzosa se presumirá ilegítima (...)"* (Cursiva fuera de texto). Por esta razón le correspondía al Capitán de la motonave "THOR", desvirtuar dicha presunción probando la ocurrencia de un caso fuerza mayor irresistible e inevitable, circunstancia que no se demostró con las pruebas recaudadas en el proceso, declarando así al señor LUIS ENRIQUE CUEVAS APONTE civilmente responsable, razón por la que se procederá a modificar el primer artículo del fallo de primera instancia.

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, 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. Por su parte, en lo relacionado con presuntas violaciones a las normas de Marina Mercante por parte del Capitán de la motonave "THOR" se evidencia que no cumplió con lo establecido en el numeral 1 del artículo 1501 el cual establece dentro de las funciones y obligaciones del Capitán lo

² Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Magistrado Ponente Arturo Solarte Rodríguez, 27 de febrero de 2009.

siguiente: "Cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va a emprender". Lo anterior por cuanto se pudo establecer que las fallas presentadas en los motores surgieron por un mal estado de mantenimiento en los filtros y tanques de almacenamiento de combustible, sin embargo, teniendo en cuenta que a la fecha de estudio del asunto existe imposibilidad de sancionar, toda vez, que han transcurrido más de tres años desde la ocurrencia del hecho, el Despacho se abstendrá de realizar tal análisis.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR el artículo primero de la decisión del 31 de diciembre de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

"**DECLARAR** civilmente responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "THOR", al señor LUIS ENRIQUE CUEVAS APONTE, identificado con cedula de ciudadanía No. 7.470.336 de Barranquilla, en su condición de Capitán de la citada nave, con fundamento en lo expuesto en la parte motiva del presente proveído."

ARTÍCULO 2°. **NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido de la presente decisión al señor LUIS ENRIQUE CUEVAS APONTE, Capitán de la motonave "THOR", al señor ELKIN DARIO BAUTISTA PINEDA, en condición de Administrador principal INTERGUG S.A., al señor JULIO CESAR VALLES FRANCO en condición del Representante legal de la Agencia Marítima FRONTIER AGENCIA MARITIMA DEL CARIBE, al Apoderado del Armador, Capitán y Tripulación del citado remolcador 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. 20 SEP 2017.



Contralmirante PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ
Director General Marítimo