

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 21 SEP 2016

REFERENCIA

Clase de investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Grado Jurisdiccional de Consulta.
Número de expediente: 15012010-004

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 29 de octubre de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de encallamiento de la barcaza TS 124 de bandera colombiana, ocurrido el día 15 de diciembre de 2010, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta recibida el día 15 de diciembre de 2010, el señor JUAN CARLOS LOPEZ, Representante Legal de AMERICAN PORT COMPAN, INC., informó al Capitán de Puerto de Santa Marta las novedades presentadas con la barcaza TS 124, relacionadas con la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento cerca de la boya N° 2.
2. En la misma fecha, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió auto de apertura de investigación, decretando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de estudio y fijó fecha para la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. A través de sentencia del 29 de octubre de 2012, el Capitán de Puerto de Cartagena, exoneró de responsabilidad a la empresa TRANSPORT SERVICES LLC, Propietaria y Armadora del artefacto naval TS 124, por el siniestro marítimo de encallamiento, ocurrido el día 15 de diciembre de 2010.
4. Vencido el término para interponer recursos en contra de la decisión del 29 de octubre de 2012, éstos no fueron presentados, motivo por el cual el señor Capitán

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 con el escrito recibido el 21 de diciembre de 2010, presentado por el señor JUAN CARLOS LOPEZ, Representante Legal de la empresa AMERICAN PORT COMPANY, INC, las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos, fueron las siguientes:

“En virtud de la presencia de fuertes corrientes, brisas y oleaje que se generaron en la tarde del día 14 de diciembre del corriente, se decidió suspender las operaciones de cargue de barcazas en el muelle, y se continuó, en la medida de las posibilidades, con el descargue de las barcazas a buque para disminuir el número de barcazas en fondeo.

Durante la madrugada del día 14 de diciembre del corriente, se pasaron rondas de inspección a todos los equipos de fondeo, barcazas y grúas, habiendo sido las dos últimas rondas llevadas a cabo a las 2:00 AM y 4:00 AM, encontrándose todos los equipos fondeados sin novedad.

Durante el relevo de cambio de turno, ocurrido entre 5:30 AM y 6:30 AM, se recibió un reporte de que la barcaza TS 124 cargada con 2.800 toneladas de carbón, había derivado y se encontraba encallada frente a las playas del sector del condominio Alcatraces.

Inmediatamente se dispuso de los remolcadores EL CID y CIENAGA para adelantar las acciones de rescate y desencallamiento de la barcaza TS 124, maniobras estas coordinadas por el señor JAVIER JACOME.

Cuando la barcaza estaba siendo retirada del sitio donde se mencionó y era remolcada hacía área de operaciones Drummond, en desarrollo de esta maniobra, la barcaza por efectos de fuerte brisa y oleaje navegó sobre un área de poca profundidad al norte de punta de muelle, donde tocó fondo nuevamente.

Se continuó entonces con la maniobra de halada por parte de un remolcador durante toda la mañana, pero las condiciones de fuerte oleaje impiden e imposibilitan la maniobra (...)".
(fol. 16-17)

ANÁLISIS TÉCNICO

Del informe pericial rendido por el perito marítimo WALTER R. GÓMEZ VERA, se concluyó lo siguiente:

1. *La barcaza TS 124 estaba cargada aproximadamente con 2800 toneladas, por debajo de su máxima capacidad de carga, respetando la reserva de flotabilidad establecida en el certificado internacional de francobordo.*
2. *La conducta técnica y náutica de todas las personas involucradas: representante legal, superintendente marino, supervisor líder del área marina, supervisor de remolcadores 5-2 y capitanes de remolcadores involucrados, en cada turno, del terminal marítimo de DRUMMOND, fueron oportunas en las maniobras preventivas de suspender operaciones, movilizandando las barcazas y las grúas flotantes del área de cargue de buques al área de fondeo a fin de minimizar los efectos colaterales que podría ocasionar las condiciones meteorológicas y oceanográficas no favorables que fueron reportadas por el CIOH y el centro de huracanes de Miami Florida y en las maniobras posteriores para efectuar el rescate de las barcazas que se soltaron por las condiciones adversas (mar/viento) y la maniobra de desencallamiento de la barcaza 124, con las inspecciones de buzos - estructural que le fueron practicadas.*
3. *Las condiciones meteorológicas y oceanográficas presentes originadas por el frente frío que se formó y posteriormente se disipó poco a poco en el mar caribe, tuvo influencia en las costas Colombianas, generando marejada en la parte norte del litoral donde está ubicada Santa Marta, dinámica que afecto a las embarcaciones de los terminales marítimos de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto.*

En el caso de la barcaza TS 124 (cargada de carbón), la marejada ejerció fuerza (altura de la ola + intensidad del viento) sobre esta, soltándola de la boya y ocasionando su deriva hacía la playa donde encalló.

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 para proferir fallo de primera instancia, a su vez hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta, así:

En relación a los aspectos procesales y probatorios, este Despacho advierte que cada una de las etapas de la investigación en primera instancia fueron adelantadas por el Capitán de Puerto de Cartagena, con observancia del debido proceso y en los términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

- c. Abordaje
- d. Explosión o incendio
- e. Arribada forzosa
- f. Contaminación marina
- g. Daños a las naves o artefactos navales

Se entiende que una nave esta encallada, cuando topa su casco con el fondo (arenoso o rocoso) quedando inmovilizada, lo que generalmente ocasiona la pérdida del gobierno de la nave debido a que no se puede maniobrar.

De acuerdo con la declaración jurada rendida por el señor JAVIER JACOME MENDIVIL, superintendente marino del Puerto de Drummond Ltda., el día de los hechos ocurrió lo siguiente:

" (...) La última inspección a las barcasas y grúas presentadas en fondeo se realizó entre las 02:00 y 04:00 de la mañana del día 15 de diciembre, sin que se reportaran daños en los equipos, pero si reportando un fuerte oleaje y viento en el área de fondeo, siendo el 15 a las 06:00 de la mañana, se recibe información del supervisor de servicios especiales, que la B/Z TS 124 se encontraba a la deriva encallada frente al área de alcatraces, procedí inmediatamente con el supervisor o con el señor FELIPE CASTAÑO a verificar la información y en efecto procedimos a bordo de la lancha FARO VI al sitio donde se encontraba la barcaza, seguidamente solicité el apoyo del remolcador CIENAGA para realizar la maniobra de desencallamiento de la B/Z TS 124, el remolcador se aproximó realizando dicha maniobra, saliendo del área del bajo fondo frente a ALCATRACES, volvimos a darnos cuenta que la barcaza vuelve a tocar fondo y procedimos a abortar la maniobra y a reposicionar la barcaza en un área segura donde no derivara nuevamente (...)". (fol. 27)

En resumen, debido a las fuertes condiciones del viento y de marea reinantes en la madrugada y la mañana del día 15 de diciembre, el cabo que aseguraba la barcaza TS 124 se reventó causando que está comenzara a derivar hasta que finalmente encalló en la playa frente al área de Alcatraces, se realizaron las maniobras necesarias para desencallarla y cuando se había logrado, la nave volvió a tocar fondo.

De acuerdo con lo anterior, es claro que el siniestro marítimo que tuvo lugar fue el encallamiento de la barcaza TS 124.

160

Así las cosas, corresponde al Despacho analizar si la ocurrencia del siniestro obedeció a una causa extraña la fuerza mayor o caso fortuito, o si es imputable a la empresa TRANSPORT SERVICES LLC, en calidad de Propietaria y Armadora del artefacto naval TS 124.

La ley 95 de 1890, en su artículo 90 señala:

“Se llama fuerza mayor o caso fortuito, el imprevisto á que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los autos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc”.

Al respecto, vale la pena señalar que tanto el caso fortuito como la fuerza mayor parten de la premisa de que nadie está obligado a lo imposible, es así como el artículo 1° de la ley 95 de 1890 señala; *“se llama fuerza mayor o caso fortuito, el imprevisto al que no es posible resistir (...)”*, obsérvese que el precitado artículo los define de manera equivalente, al respecto la Corte Suprema de Justicia ha manifestado:

“Según esa doctrina de la Sala, para que un hecho pueda ser considerado como evento de fuerza mayor o caso fortuito -fenómenos simétricos en sus efectos-, es necesario que, de una parte, no exista manera de contemplar su ocurrencia en condiciones de normalidad, justamente porque se presenta de súbito o en forma intempestiva y, de la otra, que sea inevitable, fatal o ineludible, al punto de determinar la conducta de la persona que lo padece, quien, por tanto, queda sometido irremediamente a sus efectos y doblegado, por tanto, ante su fuerza arrolladora”.

Respecto de los requisitos para que se configure la fuerza mayor o el caso fortuito, la Corte Suprema de Justicia ha sostenido lo siguiente:

“(...) 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 “[1] (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”² (...) (Cursiva por fuera de texto).

¹ Sala de Casación Civil, M.P. Carlos Ignacio Jaramillo, 26 de julio de 2005. Exp: 050013103011-1998 6569-02.

² Corte Suprema de Justicia en sentencia del 27 de febrero de 2009, magistrado ponente Arturo Solarte Rodríguez

Área Costera: cielo cubierto a nuboso, la temperatura ambiente oscilará entre 24°C y 32°C. viento de componente noreste, con velocidades entre 5 y 10 nudos (flojito a flojo)

Área Marítima: viento de dirección noreste, con velocidades de 8 a 13 nudos (flojo a bonancible moderado). La altura del oleaje oscilará entre 0,5 y 1,0 metros (marejada)"

Al respecto, el perito también indicó que la situación real de las condiciones meteorológicas de los días 14 y 15 de diciembre de 2010, no coincide con los pronósticos emitidos por el CIOH, concluyendo que el frente frío que se formó y posteriormente se disipó poco a poco en el mar caribe, tuvo influencia en las costas colombianas, provocando marejada en la parte norte del litoral donde está ubicada santa Martha, dinámica que afectó a las embarcaciones de los terminales marítimos de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto.

De ello se infiere que en efecto las condiciones meteorológicas presentadas fueron superiores a las esperadas y que influyeron de manera determinante en la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento de la barcaza TS 124.

De otro lado, en diligencia de declaración jurada rendida por el señor SANTIAGO EDUARDO CALVO QUINTERO, Representante Legal de TRANSPOR SERVICES LLC y Representante Legal de AMERICAN PORT COMPANY, INC., manifestó lo siguiente respecto a los procedimientos establecidos para custodia, seguridad de las naves y artefactos navales en circunstancias de mal tiempo:

"(...) Para afrontar estas circunstancias de mal tiempo, la sociedad AMERICAN POR COMPANY y particularmente TRANSPOR SERVICES, hacen uso de la información previa que puede existir sobre tales circunstancias para tomar las decisiones más acordes en cuanto a la seguridad marítima de los equipos y de las personas. (...) viniendo al caso concreto del encallamiento de la B/Z TS 124 desde el día 14 de diciembre cuando fue conocido y fue palpable que había reportes de mal tiempo en la zona, se decidió suspender el cargue de las barcasas y más bien se continuó aligerando el cargue de las que tenían carbón, el día 15 de diciembre en horas de la madrugada, hasta donde se me ha informado, entre las 5:30 y 6:30 am, se supo que la B/Z TS 124 que no estaba cargada a tope, sino únicamente con unos 2.800 toneladas de carbón, por acción del mal tiempo reinante, es decir, vientos

fuertes y olas de importante consideración, se zafó de la boya donde estaba amarrada, al romperse la gasa correspondiente. La barcaza derivó hasta quedar encallada en un bajo a la altura más o menos del condominio ALCATRAZ, hacia el norte del área de operaciones del puerto de Drummond (...). (fol. 26)

Al ser preguntado sobre si antes del rompimiento del cabo de la barcaza TS 124, el terminal había dispuesto vigilancia en el área marítima, para prever y atender en forma inmediata los casos que pudieran presentarse por el mal tiempo, contestó:

"(...) Si se habían tomado esas medidas. Tengo conocimiento por manifestaciones del Doctor JACOME que efectivamente a partir del comienzo del día 15 de diciembre del año en curso, se ordenaron rondas de inspección a todos los equipos fondeados, e inclusive las dos últimas se hicieron a las dos y a las 4:00 am (...)" (fol. 26)

Con ocasión de la primera audiencia, también se tomó declaración al señor JAVIER JACOME MENDIVIL, Superintendente Marino de Puerto Drummond, quien al ser preguntado sobre los procedimientos que se deben aplicar en caso de emergencia, manifestó:

"(...) Los procedimientos que se siguen en el área marítima se ajustan al ISM de la compañía para los equipos marinos y esos procedimientos fueron seguidos ese día tanto en la inspección de equipos de fondeo de barcazas, grúa y bollas, el cual se realiza todas las noches a los equipos de fondeo (...)" (fol. 28)

Con fecha 12 de enero de 2011, se recibió declaración jurada al señor LUIS ARMANDO ÁLVAREZ BOTIA, en calidad de Capitán del remolcador CIENAGA, el cual prestó sin asistencia en la maniobra de desatraque de la B/Z TS 124, y que al ser preguntado sobre la razón por la cual no tuvo éxito la maniobra, respondió:

"(...) El mal tiempo y el fuerte oleaje que había no permitía aplicar fuerte máquinas o máquinas full porque los cabos se partían, estábamos halando cabos de 200 metros de longitud de tres pulgadas y tocaba halar suave, poquito a poco, cambiando de posición (...)" (fol. 29)

A fin de ratificar lo anterior, mediante oficio recibido el 28 de enero de 2011, el señor JAVIER JÁCOME, Superintendente Marino asistente de Puerto DRUMMOND, aportaron entre otro documentos, los siguientes:

- Copia del plan de contingencia, identificación de contingencias del ISM de DLTD sección 6 código PCO-IC páginas 6 y 7 de 15.
- Copia del pronóstico de las condiciones meteorológicas del día 13 y 14 de diciembre de 2010, emitido por el CIOH.

Que revisado el documento titulado "Plan de contingencia a bordo - Identificación de Contingencias", obrante a folio 62 y 63, se evidenció que en efecto la empresa

De igual manera, que el rompimiento del cabo y posterior deriva fue imprevisible, pues se siguieron los protocolos establecidos por la compañía en el ISM³ y aprobados por esta Autoridad Marítima, pero las condiciones meteomarinas fueron superiores a las pronosticadas por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe - CIOH.

Debido a lo anterior, este Despacho respalda la posición del Capitán de Puerto de Santa Marta y confirmará el artículo primero de la decisión de primera instancia.

No obstante, se conmina al armador para que en aras de evitar sucesos como el acaecido, en lo próximo utilice cabos que tengan mayor resistencia, pues teniendo el antecedente de que las amarras no resistieron los embates del mal tiempo, que fue superior a lo pronosticado en los informes meteomarineros emitidos por el CIOH para la fecha del siniestro, lo prudente es sustituirlas por unas de mayor calibre.

De otro lado, en cuanto al avalúo de los daños, es preciso señalar que revisado el expediente, no se advierte que se hubieran causado daños a terceros o a la nave misma como resultado del siniestro marítimo acaecido, por lo cual este Despacho respalda la decisión del *a quo* y se abstendrá de tasarlos.

Finalmente, tratándose de la violación a las normas de Marina Mercante, el Despacho no advierte que con la ocasión del siniestro marítimo de encallamiento de la barcaza TS 124 se hubiera infringido alguna de la legislación marítima colombiana, y por lo tanto, se abstendrá de hacer declaratoria de responsabilidad o imponer sanción por dicha causa.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR en todas sus partes la decisión del 29 de octubre de 2012 proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, conforme a los argumentos planteados en la parte considerativa del presente proveído.

³ ISM por sus siglas en inglés "Internacional Safety Management Code" o IGS (Código Internacional de Gestión de la Seguridad)

102

167

ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido de la presente al Representante Legal de la empresa TRANSPORT SERVICES LLC, en calidad de Propietaria y Armadora de la B/Z TS 124 de bandera colombiana, al abogado DARWIS JOSÉ ORTIZ GIL, identificado con la cedula de ciudadanía N° 12.594.222 y portador de la Tarjeta Profesional N° 53.856 del C. S. de la J., en calidad de apoderado de la sociedad AMERICAN PORT COMPANY INC, 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°.- REMITIR a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, para que una vez quede en firme la presente decisión, remita copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase. 21 SEP 2016



Vicealmirante PABLO EMILIO ROMERO ROJAS
Director General Marítimo