

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 21 ABR 2017

Referencia: 14012010016
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 28 de junio de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "BLUE SPIRIT" de bandera de San Vicente y las Granadinas, identificada con la matrícula No. 10283 y lesiones graves de una persona, por los hechos ocurridos el 28 de noviembre de 2010, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta del 29 de noviembre de 2010, suscrita por el Inspector de alto bordo de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, se tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa efectuada por la motonave "BLUE SPIRIT", al encontrarse sin propulsión propia debido a una avería en la máquina principal.
2. En consecuencia el día 29 de noviembre de 2010, el Capitán de Puerto de Santa Marta decretó la apertura de investigación por el presunto siniestro marítimo de arribada forzosa, 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. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Santa Marta el día 28 de junio de 2012, profirió decisión de primera instancia, a través de la cual exoneró al Capitán de la motonave, señor SIMONOV ALEXELY, por la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "BLUE SPIRIT"

En igual sentido, se abstuvo de pronunciarse sobre el avalúo de los daños causados como consecuencia del siniestro marítimo.

4. 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

En informe rendido por el Perito IGOR ARELLANO LACHARME (folios 68 al 77), se concluyó lo siguiente:

Plan de mantenimiento: Verificados los manuales y el historial de la máquina principal se constató que en el mes de octubre se le realizó mantenimiento a la máquina, específicamente el 09 de octubre se cambia la culata del cilindro No 6.

En el registro de trabajos de las máquinas aparece que el 9 de octubre de 2010, la culata fue revisada por personal de la tripulación, determinado que esta se encontraba en buenas condiciones de trabajo. La avería se presenta después de 752 horas de trabajo.

Inspección: Durante la inspección se verificó que el cilindro No. 6 del motor propulsor se encuentra desarmado, la culata (cabeza de cilindro) fue desmontada y se retiraron las válvulas de admisión y escape. Cuando se verificó las válvulas estas se encontraron partidas en su cabeza, otras con el vástago doblado y guías de válvulas fracturadas.

Pronóstico para el 25 de noviembre de 2010: Área Noroeste del Mar Caribe, el viento será del este-noreste, con velocidades entre 19 a 21 nudos (fresquito), la altura del oleaje oscilará entre 1,5 y 2,0 metros (fuerte marejada), lloviznas aisladas. Por lo anterior, se recomienda extremar las medidas de seguridad en las actividades marítimas en el área.

Área suroeste del Mar Caribe, el viento será del este, con velocidades de 7 a 10 nudos (flojo), la altura del oleaje oscilará entre 1,0 y 1,5 metros (marejada a fuerte marejada). Lluvias ligeras. Por lo anterior se recomienda extremar las medidas de seguridad en las actividades marítimas en el área.

Para el sureste del Mar Caribe el viento del noreste, con velocidad de 19 a 21 nudos (fresquito), la altura de la ola oscilará entre 1,5 y 2,0 metros (fuerte marejada). Por lo anterior, se recomienda extremar las medidas de seguridad en las actividades marítimas en el área.

Noche: Al noroeste del Mar Caribe, viento del este, con velocidades de 18 a 19 nudos (fresquito). La altura de la ola fluctuará de 1,5 a 2,0 metros (fuerte marejada). Lluvias ligeras. Se recomienda extremar las medidas de seguridad en las actividades marítimas en el área.

Área suroeste del Mar Caribe, el viento será del noroeste con velocidad de 10 a 13 nudos (flojo a bonancible moderado), la altura del oleaje oscilará entre 0,5 y 1,2 metros (marejada). Lluvias ligeras moderadas, con tormentas aisladas.

Sobre el noroeste del Mar Caribe el viento será del noroeste, con velocidades entre 18 y 22 nudos (fresquito a fresco), la altura de la ola oscilará entre 1,5 y 2,0 metros (fuerte marejada). Por lo anterior, se recomienda extremar las medidas de seguridad en las actividades marítimas en el área.

Para el suroeste del Mar Caribe, el viento será del este-noreste, con velocidades entre 18 a 19 nudos (fresquito), la altura de la ola oscilará entre 1,0 y 2,0 metros (fuerte marejada). Por lo anterior se recomienda extremar las medidas de seguridad en las actividades marítimas en el área.

Pronóstico en Santa Marta: Área costera. Cielo muy nuboso, lluvias dispersas/aisladas. La temperatura ambiente oscilará entre 25°C y 32°C. Viento este-noroeste, con velocidades entre 7 a 13 nudos (flojo a bonancible moderado).

Área marítima. Viento de componente este, con velocidades de 13 a 20 nudos (bonancible moderado a fresquito), la altura del oleaje oscilará entre 1,4 y 1,8 metros (marejada). Lluvias moderadas/aisladas.

Pormenores del suceso: tipo de suceso: falla en la máquina principal.

El suceso se presentó el jueves 25 de noviembre a las 09:20 horas, durante el trayecto desde el puerto de Tolú hasta Paraman en Surinam.

Eventos que precedieron y siguieron al suceso: 09:19 el Jefe Ingeniero escucha un sonido anormal en el cilindro No. 6, 09:20 el motor se detuvo por daño en el cilindro No. 6, 09:22 se inicia el desarme del cilindro No. 6, 16:30 se completa el desarme de la cabeza de fuerza y se encuentran dos válvulas partidas, 20:00 se completa en montaje de la cabeza del cilindro No. 6.

El motor fue probado nuevamente pero se encontró una fuga de agua en el sistema de enfriamiento de agua dulce, por lo tanto el armador autoriza el remolque hasta el puerto más cercano.

Pormenores sobre el funcionamiento del equipo pertinente con referencia especial a los fallos: El motor propulsión se encontraba trabajando sin novedad, al igual que los generadores y la máquina auxiliar, el último fallo fue causado por las válvulas del cilindro No. 6 y el incremento de la temperatura. El ingeniero manifiesta que esta avería y la filtración pudo

presentarse porque durante los ajustes pudo presentarse un ajuste defectuoso que hizo incrementar la temperatura, también manifiesta que estos ajustes defectuosos pudieron ser sometidos por factor humano, pero haya que tener en cuenta las condiciones de mar.

Conclusiones.

El daño en el cilindro pudo presentarse por desajuste en las holgaduras de las válvulas de admisión y escape del cilindro No. 6.

La entrada de agua se pudo presentar durante el ajuste de la cabeza del cilindro de repuesto, esto es teniendo en cuenta las condiciones del mar el día de la avería y los cuidados que se deben tener durante su montaje.

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. Sobre la configuración del siniestro marítimo, de acuerdo al material probatorio obrante en el expediente, se tiene lo siguiente:

- Copia del acta de visita No. 04-1429-1-10 del 29 de noviembre de 2010, correspondiente a la motonave "BLUE SPIRIT", de bandera de San Vicente y las Granadinas (folio 2), en la que se dejó como observación: *"Arribo forzoso por fallas en las máquinas y tiene un marino con una cortada en un dedo x debe presentar acta de protesta x debe estar atento al requerimiento de la autoridad marítima. No tenía como destino Santa Marta, entró remolcado por el remolcador Goliath"* (cursiva fuera de texto).
- Copia de zarpe No. CP-09-333-I-10, expedido por el Capitán de Puerto de Coveñas el día 23 de noviembre de 2010, a la motonave "BLUE SPIRIT" con destino al puerto de Panaram - Surinam (folio 3).
- Informe de novedades maquinaria motonave "BLUE SPIRIT" del 29 de noviembre de 2010, suscrito por el Suboficial Control y Funcionario de Alto Bordo de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, mediante el cual informó: *"(...) la motonave en mención zarpó del puerto de Coveñas el día 23 de noviembre de 2010, con destino a PARANAM - SURINAME, de acuerdo con la información del Capitán de la nave, presentaron una avería en la maquinaria, motivo por el cual con fecha 26 de noviembre la Agencia Marítima LBH Colombia, solicitaron*

la asignación de un perito para la verificación de la maquinaria a la cual le fue nombrado el señor IGOR ARELLANO, como perito (...)

Durante la visita de arribo el Capitán de la nave, manifestó lo siguiente:

El arribo al puerto de Santa Marta, no siento este el puerto de destino, se debe a que presentan fallas en la propulsión de la nave.

Durante la revisión de las fallas uno de los marineros sufrió una herida en uno de los dedos de la mano" (cursiva fuera de texto).

De otro lado se tiene que el artículo 1540 del Código de Comercio, define la arribada forzosa como:

"Llámense arribada forzosa la entrada necesaria a puerto distinto del autorizado en el permiso de zarpe" (cursiva fuera del 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 fuera del texto).

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

Ahora bien, el Decreto Ley 2324 de 1984¹, contempla como accidentes o siniestros marítimos:

"(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" (cursiva fuera de texto).

A su vez, la norma en cita establece²:

"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."

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:

¹Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 26

²Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 75

"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. (...)"

Sobre el siniestro marítimo de lesiones graves de una persona causada por las operaciones de un buque o en relación con ellas, la norma en cita, establece:

(2.18) Lesiones graves: las que sufre una persona y que la incapacitan para realizar sus funciones con normalidad durante más de 72 horas dentro de los siete días siguientes a la fecha en que se produjeron las lesiones." *Cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto.*

Por su parte, a folios 57 al 59 obra en el expediente copia de la historia clínica correspondiente al señor SERGIY RYBALKA, tripulante de la motonave "BLUE SPIRIT" quien sufrió una lesión en el dedo meñique de la mano derecha en el momento en que se encontraban realizando las reparaciones a la máquina de la citada nave, en dicho documento consta que su ingreso fue desde el 29 de noviembre de 2010, hasta el 1 de diciembre de 2010, y su diagnóstico final fue "reducción satisfactoria de luxación y fractura en el quinto dedo con clavo óseo bien colocado", teniendo en cuenta que el accidente ocurrió el día 25 de noviembre, se configuró el siniestro marítimo de lesiones graves del citado señor, conforme los parámetros establecidos por la Resolución No. MSC.255 (84) Código de Investigación de Siniestros Marítimo.

Así mismo, conforme lo probado en el expediente el Despacho concluye con meridiana claridad que también ocurrió el siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "BLUE SPIRIT" de bandera de San Vicente y las Granadinas, el día 28 de noviembre de 2010, en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Santa Marta y no el de avería como lo indicó el *a quo*, pues ingresó al citado puerto sin estar autorizada para ello mediante orden de zarpe CP-09-333-I-10 del 23 de noviembre de 2010, emitida por el Capitán de Puerto de Coveñas, la cual autorizaba para navegar hasta Panaram - Surinam, razón por la que se procederá a modificar en tal sentido la decisión de primera instancia.

2. Acerca de la exoneración de responsabilidad al señor SIMONOV ALEXEY, Capitán de la motonave "BLUE SPIRIT" por la ocurrencia del siniestro marítimo de avería, declarada por el fallador de primera instancia, debido a que los hechos ocurrieron por un caso fortuito, se procederá a realizar su revisión conforme las pruebas obrantes en el expediente, así:

- En declaración rendida por el Capitán de la motonave señor SIMONOV ALEXEY (folios 22 al 24), relató los hechos de la siguiente manera: "El día 25 de noviembre a las 09:20 horas, navegando la cabeza dese Tolú a Paranam en Surinam, donde cargaron cemento en bosas, el cilindro No. 6 reventó dos válvulas, aclara que el que cilindro se averió y cuando empezaron a desmontarlo para ver que sucedió encontraron dos válvulas rotas tal como se ve en la foto que se aporta (...) que inmediatamente procedieron a colocar un repuesto del cilindro en posición y prendieron el motor principal, después de cinco minutos de estar

encendida encontramos que el cabezote del cilindro estaba goteando agua potable, agua dulce dentro del cilindro, durante le proceso se reparación el señor RYBALKA SERGEY se accidentó en el dedo meñique de la mano derecha y entonces procedieron a parar la máquina y comenzamos nuevamente a reparar el cilindro sacando el cabezote y soldando la parte fracturada, que no pudieron repararlo bien porque la ranura soldada volvía a soltarse, no sirvió la soldadura y en vista de la circunstancia procedieron a llamar a los armadores y solicitarle el apoyo de un remolcador y a la vez asistencia médica para el tripulante herido y posteriormente recibieron instrucciones del centro médico que está localizado en Roma Italia a donde todos los buques pueden llamar, y ellos les instruyeron sobre unas medicinas que s le podían dar al paciente y que se dirigieran al puerto más cercano y por la parte técnica continuaron los intentos de reparación sin resultados (...)" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto)

En relación con las condiciones meteomarininas durante la navegación, informó: "Fueron vientos alisios del noreste, y con una altura de olas de 3 a 4 metros de alto y que a raíz de las condiciones de viento el buque se estaba cabeceando en ángulos de 30 a 45 grados por estribor y por babor" (cursiva fuera de texto).

Acerca de los procedimientos para preparar a la motonave antes del zarpe ante las condiciones de seguridad, navegabilidad y toma de provisiones, indicó: "Que siguieron los procedimientos de verificación para preparar el buque asistido por una lista de procedimientos, como son radares, todo el equipo de comunicación, máquina principal y de todo el equipo de verificación que las bodegas estuvieran herméticamente cerradas, dejando el buque estanco y listo para el viaje y nosotros de antemano le informamos a los armadores que el buque estaba listo para zarpar de acuerdo con las revisiones de la lista de procedimientos" (cursiva fuera de texto).

Se le preguntó por la fecha del último mantenimiento, a lo que indicó: "Fue hecho en octubre de esta año 2010 el día 09, durante ese chequeo se le cambio el cabezote al cilindro número seis (6)" (cursiva fuera de texto).

De la anterior declaración se extracta que durante la travesía de Tolú a Paranam en Surinam el cilindro No. 6 reventó dos válvulas, dicho cilindro se averió cuando empezaron a desmontarlo, allí encontraron dos válvulas rotas, lo repararon y prendieron el motor pero cinco minutos después el cabezote del cilindro estaba goteando agua potable, agua dulce dentro de éste, durante el proceso de reparación un tripulante se accidentó el dedo meñique de la mano derecha, intentaron reparar la pieza dañada soldando la parte fracturada, pero volvía a soldarse, ante estas dos situaciones se vieron obligados a arribar al puerto más cercano.

Así mismo, que se realizó el alistamiento pre-zarpe de la nave con radares, equipo de comunicación, máquina principal y todo el equipo de bodegas y que el último mantenimiento de la nave fue realizado en octubre de 2010, en el que se le cambió el cabezote al cilindro número 6.

- En declaración rendida por el señor PONOMAREV VÍCTOR, Jefe Ingeniero de la motonave "BLUE SPIRIT" (folios 25 al 27), relató los hechos así: "Cuando yo me encontraba en la sala de máquinas el 25 de noviembre de 2010 a las 9:19 horas am. Escuché un sonido anormal en las máquinas y procedí a llamar de inmediato al puente para que

pararan máquinas, paramos máquinas a la 09:20 horas y comenzamos a hacer una inspección a la máquina principal para establecer lo sucedido y de inmediato removimos la cubierta o cabezote del cilindro con la asistencia de mi tripulación y encontramos o descubrimos que dos de las válvulas del cilindro estaban rotas, cuando descubrimos que las dos válvulas estaban rotas empezamos a desarmar el cabezote del cilindro y entonces colocamos el cabezote del cilindro en posición de reparación y tomamos el repuesto que teníamos disponible y comenzamos a montarlo en el cilindro, después fue colocado, inspeccionado y verificado durante esta operación de montaje y verificación uno de asistentes, el tripulante No. 13 de la lista de tripulantes se machucó el dedo con el cabezote del cilindro debido al movimiento brusco del buque, procedimos a retirar al tripulante accidentado para hacerle las primeras curaciones en el dedo para vendarlo y prestarle los primeros auxilios y posteriormente se iniciaron las máquinas y después se prendió el motor principal, después de cinco minutos se notó que la temperatura se elevó demasiado y entonces procedieron a parar máquinas de inmediato y comenzaron a inspeccionar nuevamente el cilindro No. 6 y descubrieron que se había filtrado agua de refrigeración proveniente del exosto de una de las válvulas y removieron nuevamente el cabezote del cilindro número 6 para soldar una ranura pero no fue posible, le informé al capitán que no era posible la reparación (...)" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Sobre si existía a bordo repuestos para reparar el daño y sus registros, dijo: "Teníamos un repuesto y lo pusimos en posición pero después de cinco minutos empezó a filtrar agua y si existe lista de repuestos en el manual de revisión, llamado lista de repuestos que incluye repuestos a bordo (...)"(cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

En relación con si el repuesto utilizado para corregir el daño era nuevo, indicó: "Era un repuesto reacondicionado que el repuesto dañado fue colocado el 9 de octubre durante el mantenimiento le colocaron el repuesto al cabezote del cilindro No. 6 y estuvo funcionando durante 752 horas continuas hasta que se averió y el repuesto utilizado para corregir la novedad, que era reacondicionado, no precisa el tiempo que anteriormente estuvo en uso, y desconoce las razones de la filtración, pero pudo haber sido que durante los ajustes pudo haber ocurrido una posición defectuosa que hizo incrementar la temperatura, que los ajustes fueron hechos aparentemente de manera correcta pero pudo ocurrir algún inconveniente que no se precisó en el momento que ocasionó el incremento de la temperatura, que pudo haber sido algún factor humano pero no lo precisa porque el buque se estaba moviendo y había mucho ruido en la sala de máquinas pero que todo esto está dentro de las posibilidades" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Se le preguntó acerca de la fecha del último mantenimiento a las máquinas de la nave, a lo que comunicó: "Hicimos un mantenimiento general en Tolú preventivo reparando lo que hubo que revisar y todo quedó consignado en la minuta y lista de chequeo" (cursiva fuera de texto).

De lo dicho por el Jefe Ingeniero de la motonave "BLUE SPIRIT" se concluye que el día de los hechos escuchó un sonido anormal en el cuarto de máquinas y procedió a llamar al puente para parar máquinas, inspeccionada el área descubrieron que dos válvulas del cilindro estaban rotas, las cuales intentaron reparar, durante este proceso un tripulante se machucó un dedo, por lo que lo retiraron para brindarle primeros auxilios, se prendieron las máquinas y cinco

minutos después se elevó la temperatura demasiado y tocó pararlas para inspeccionar nuevamente el cilindro No. 6, pero se le había filtrado agua proveniente del exosto de una de las válvulas por lo que se intentó soldar una ranura pero fue imposible hacerlo, a pesar de que contaban con un repuesto reacondicionado a bordo.

Así mismo, que el repuesto que se dañó había sido colocado el 9 de octubre durante el mantenimiento de la nave y que estuvo funcionando 752 horas continuas hasta que se averió, pero no logró determinar el tiempo del repuesto utilizado para corregir la novedad, igualmente que desconoce las razones de la filtración e indica algunas posibilidades de su ocurrencia.

- En declaración rendida por el señor SERGIY RYBALKA, Mecánico ajustador del cuarto de máquinas de la motonave "BLUE SPIRIT" y lesionado, sobre los hechos relató: *"Cuando zarparamos del puerto de Tolí nos encontramos con fuertes vientos, mar embravecido y olas altas, el buque se estremecía, se bandereaba por las olas marinas y cuando el motor principal fue apagado yo me encontraba en el cuarto de máquinas, y de inmediato procedimos a desmontar el cabezote del cilindro con el resto de tripulantes de máquinas y entonces se procedió a montar o posicionar el repuesto y ajustarlo debidamente, pero por causa de los movimientos bruscos del buque no se pudieron completar estos ajustes y debido a lo anterior, sufrí accidente cuando mi dedo meñique de la mano derecha quedó aprisionado entre el repuesto y el cabezote por el movimiento del buque ocasionando la fractura de mi dedo meñique, que reposa en los antecedentes médicos (...)" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).*

En relación con la labor que realizaba a bordo de la nave, dijo: *"Mi labor a bordo es hacer soldadura, ajustes, colocación de repuestos, mantenimiento, supervisión y verificar que todo el sistema esté trabajando u operando adecuadamente"* (cursiva fuera de texto).

Acerca de las medidas de seguridad que se tomaron para la maniobra, indicó: *"Antes de iniciar cualquier trabajo, trabajos diarios, recibí instrucciones directas del Jefe de Ingenieros sobre la labor que se va a realizar, y como se van a llevar a cabo, observando las medidas de seguridad, las medidas tomadas para colocar el repuesto fueron asistidas por tres compañeros de labores, utilizando cabos a manera de palanca para sostener el repuesto y posicionarlo con seguridad, éramos tres personas, pero debido a que el buque se estaba moviendo peligrosamente y justo en ese momento del ajuste del repuesto ocurrió una pequeña presión entre el cabezote y el cilindro el que ocasionó la herida en mi dedo meñique. Estas medidas consistían en un equipo especial para armar y desarmar, que consistía en un cuadrante metálico, colocado sobre el cabezote enroscado con pernos sostenido por dos cabos uno a cada lado para poder enroscar el cilindro y que quede ajustado pero el buque se movió peligrosamente y no permitió hacer el trabajo como es debido"* (cursiva fuera de texto).

De la anterior declaración se extracta que en el momento de realizar las reparaciones al cabezote del cilindro por causa de los movimientos bruscos sufrió un accidente en el dedo meñique de la mano derecha al quedar aprisionado entre el repuesto y el cabezote ocasionándose la fractura de este, así mismo, que se encontraba en esa zona del barco porque su labor es realizar soldadura, ajustes, colocación de repuestos y mantenimientos y que se tomaron todas las medidas de seguridad para realizar la maniobra.

- Copia de los registros de los últimos mantenimientos de la motonave BLUE SPIRIT (folios 53 al 56), en los que se constata que antes de los hechos se le había hecho mantenimiento durante el mes de octubre de 2010.

Las anteriores pruebas permiten al Despacho colegir que, las circunstancias que rodearon la mencionada arribada forzosa y las lesiones del señor SERGIY RYBALKA, se encuadran en situaciones inesperadas (*caso fortuito o fuera mayor*), por cuanto fueron imprevisibles e irresistibles para el Capitán de la motonave "BLUE SPIRIT", toda vez que las válvulas de admisión y escape del cilindro número 6, se habían cambiado en el mantenimiento efectuado el 9 de octubre de 2010.

Así mismo, ante las condiciones meteomarinas reinantes que si bien no eran del todo adversas al momento de los hechos, produjeron movimientos bruscos en el barco en el momento en que se realizaba la reparación de las válvulas rotas y en consecuencia la fractura del dedo meñique de la mano derecha del Tripulante de la motonave señor SERGIY RYBALKA.

Sobre el anterior aspecto, la jurisprudencia² ha indicado que son requisitos ineludibles para configurar un caso fortuito o fuerza mayor, los siguientes:

"(...) 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 (...)" (cursiva fuera de texto).

Conforme 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 efectos³ (...)" (cursiva fuera de texto).

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

³Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Magistrado Ponente Arturo Solarte Rodríguez, 27 de febrero de 2009.

123

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 constituyen un evento de fuerza mayor inevitable.

Así las cosas, este Despacho respaldará la decisión de primera instancia en el sentido de exonerar de responsabilidad al Capitán de la motonave "BLUE SPIRIT" en la ocurrencia de los siniestros marítimos de arribada forzosa y lesiones graves de una persona, y conforme lo expuesto anteriormente se modificarán los tipos de siniestro investigados.

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 los siniestros.

Por ello y atendiendo que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar, practicar pruebas, y para citar a las partes, por cuanto se debe emitir una decisión de plano, este Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

4. Finalmente, y atendiendo a lo expuesto en la parte final del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, revisado el expediente no obra constancia de vulneración a la normatividad marítima colombiana por parte del Capitán de la motonave "BLUE SPIRIT".

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR el artículo primero de la decisión emitida por el Capitán de Puerto de Santa Marta el día 28 de junio de 2012, con fundamento en los argumentos expuestos en la parte motiva de la presente providencia, el cual quedará así:

"EXONERAR de responsabilidad al señor SIMONOV ALEXEY, identificado con el pasaporte No. 711898020 expedido en Rusia, en calidad de Capitán de la motonave "BLUE SPIRIT" de bandera de San Vicente y las Granadinas, por la ocurrencia de los siniestros marítimos de arribada forzosa y lesiones graves del señor SERGIY RYBALKA, causadas por las operaciones de la nave, tal como se expone en la parte motiva de esta providencia."

ARTÍCULO 2°.- CONFIRMAR en los artículos restantes de la decisión emitida por el Capitán de Puerto de Santa Marta el 28 de junio de 2012, con fundamento en la parte considerativa de este proveído.

ARTÍCULO 3°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido de la presente decisión a los señores SIMONOV ALEXEY, Capitán de la motonave "BLUE SPIRIT", Representante Legal de la Agencia Marítima LBH COLOMBIA LTDA., la Abogada NATASHA MINA AMORTEGUI, apoderada de los Armadores de la citada nave, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 4°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitania de Puerto de Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 5°.- REMITIR al Capitán de Puerto de Santa Marta, para que una vez quede en firme, se allegue copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

21 ABR 2017



Contralmirante PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ
Director General Marítimo