

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 21 ABR 2017

Referencia: 14012010021
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 30 de noviembre de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por los siniestros marítimos de naufragio y riesgo grave de contaminación marina del artefacto naval "CARIBE 225" de bandera Colombiana y encallamiento del artefacto naval "DOÑA ZELIA" de bandera Panameña, ocurrido el día 15 de diciembre de 2010, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio, riesgo grave de contaminación marina y encallamiento de los artefactos navales "CARIBE 225" y "DOÑA ZELIA", el día 15 de diciembre de 2010, razón por la cual el día 15 de diciembre de 2010 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 30 de noviembre de 2012 profirió decisión de primera instancia, a través de la cual exonero de responsabilidad por la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio del artefacto naval "CARIBE 225" a la empresa VALE COAL COLOMBIA LTD SUCURSAL COLOMBIA (actualmente CNR III LTD SUCURSAL COLOMBIA), en su condición de propietario y armador de dicho artefacto naval, y de la misma manera exonero de responsabilidad por el siniestro marítimo de encallamiento del artefacto naval "DOÑA ZELIA" a la empresa KIDECRANE TRANSPORTES MARÍTIMOS LTDA., en su condición de propietario y armador de dicho artefacto naval. Así mismo declaró que no existió violación a las normas de Marina Mercante.

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 marítimo de navegación y cubierta CARLOS ANZOLA MARTINEZ, en informe pericial rendido el 23 de mayo de 2011, (folios 526 al 549), presentó las siguientes conclusiones:

- " (...) Que se estableció todo lo pertinente con Las Probables Causas Precursoras del accidente considerándose que tuvo su origen y desarrollo en la presencia de un desajuste de las condiciones mar y tiempo los días 14 y 15 de diciembre de 2010 en el área de concesión de la Sociedad Portuaria Rio Córdoba.
- Que contribuyó al encallamiento de la grúa "Doña Zelia" la falta de un sistema de gestión de seguridad y el entrenamiento para el mismo por parte de la tripulación de la misma.
- Que la fatiga del personal de tripulación, especialmente del contraamaestre de la grúa "Doña Zelia" afectó notoriamente el desempeño durante la emergencia de la madrugada del 15 de diciembre de 2010.
- Que se consideraron los factores afectantes de acuerdo al contenido del ítem 7.
- Que se consideraron las conductas técnicas y náuticas en los involucrados en la maniobra de acuerdo al mismo ítem 7.
- Que se establecieron los daños emergentes y sus avalúos de acuerdo al ítem 8.
- Que la Sociedad Portuaria debe coordinar con la Autoridad Marítima la maniobra de recuperación de la barcaza Caribe 225 y su carga bajo un cronograma de actividades.

12

- *Que la Sociedad Portuaria Río Córdoba ha adelantado los trabajos considerados en los Autos 4466/2010 y 0481/2011 Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial y que dicho Ministerio adelante lo pertinente al medio ambiente afectado."*

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, en virtud de lo anterior se tiene lo siguiente:

Sobre el siniestro marítimo ocurrido en las horas de la madrugada del día 14 y las primeras horas del día 15 de diciembre en el cual fueron suspendidas las operaciones en la Sociedad Portuaria de Río Córdoba debido al mal tiempo presentado en la zona, se retiraron las barcasas "CARIBE 225", "CARIBE 218" y las grúas "DOÑA SOPHIA" y "DOÑA ZELIA", las cuales se encontraban a costado del buque "HUGO SELMER" en operación de cargue. En consecuencia de esto, se procedió a asegurar dichos artefactos navales a unas boyas auxiliares y a causa del mal tiempo antes mencionado, el artefacto naval "DOÑA ZELIA" rompió amarras quedando a la deriva y posteriormente encallando cerca a la desembocadura del Río Córdoba. De igual forma se verificó que a causa de la altura de las olas, se presentó el naufragio del artefacto naval "CARIBE 225", como consecuencia del agua que ingresó a la bodega de cargas, la cual se encontraba cargada por aproximadamente 700 toneladas de carbón, por lo cual se citaran pruebas obrantes en el expediente:

Declaración del señor RODRIGO ENRIQUE APARICIO SARMIENTO, en su condición de superintendente de operaciones marítimas de Río Córdoba, en el cual relató lo sucedido de la siguiente manera:

"El 14 de diciembre a las 14:40 horas durante el cargue del buque HUGO SELMER las operaciones fueron suspendidas debido a fuertes vientos y olas de mas de dos metros inmediatamente se procedió a iniciar el retiro de todos los equipos que estaban al costado del buque, dos grúas flotantes y dos barcasas, estos dos equipos se retiraron al área de fondeo de artefactos del puerto y fueron amarrados a las boyas que se encuentran en esa área, durante la operación de desamarre de los equipos de las líneas de la boya norte comenzaron a romperse dejando el buque sostenido con la boya sur, una vez el buque fue liberado de todos los equipos quedo amarrado a la boya sur y hacia las 18.00 horas aproximadamente las cuatro líneas de la boya sur también se rompieron ya en este momento la intensidad de los vientos superaba los treinta nudos y se tenían las condiciones de mar con olas de mas de tres metros de altura. Ya con los equipos amarrados en el área de fondeo se dispuso de tres remolcadores para la vigilancia de cada uno de estos equipos y de sus amarres. Aproximadamente a las 21:30 horas durante una de las rondas se detectó que a una barcaza el agua le estaba entrando a la bodega de

W

W

acerca una zona donde por su calado estos remolcadores tampoco podían ingresar, haciendo que la grúa finalmente encallara en una zona cercana a la margen izquierda del Río Córdoba distante como 400 metros de la línea de playa aproximadamente, seguido esto en la ronda de vigilancia de los remolcadores se detecta que la barcaza MARIA JOSÉ esta garreando y los remolcadores toman la barcaza y la aniarran en otra boya, aproximadamente a las 2:04 horas el remolcador BAHIA MÁLAGA inicia inspección de las otras barcasas que se encuentran aniarradas y observa cuando una ola de mas de tres metros impacta el costado de estribor de la barcaza Caribe 225 la voltea y comienza a hundirse. Al día siguiente se hizo una inspección con buzo y se encontró que la barcaza estaba completamente volteada en el fondo del mar y la proa por efectos del mar de leva estaba parcialmente enterrada” (Cursiva y subraya fuera del texto)

De igual forma el señor CARLOS JOSÉ LÓPEZ GUTIÉRREZ, gerente de la Sociedad Portuaria Río Córdoba, manifestó lo siguiente:

“El día 14 de diciembre de 2010 se presentó en la zona portuaria Ciénaga – Santa Marta una situación de mal tiempo que había sido pronosticada por los informes meteorológicos del CIOH. Inmediatamente asomó el mal tiempo a la zona del puerto, siguiendo su protocolo de seguridad, suspendió las operaciones y dispuso asegurar los artefactos navales en las boyas de resguardo asignadas con tal propósito. Esa situación de mal tiempo a la media noche del 14 y amanecer del 15 de diciembre derivo en un mar de leva con olas de hasta 4 metros de altura y vientos de mas de 30 nudos superando en intensidad lo anunciado en los informes meteorológicos. En medio de esa situación imprevista de mar y tiempo en el puerto se presentaron varias emergencias. Las más graves en orden cronológico, el encallamiento de la grúa DOÑA ZELIA, el naufragio de la barcaza CARIBE 225 con aproximadamente 700 toneladas de carbón a bordo, y el riesgo de contaminación marina derivado de los anteriores siniestros marítimos. En la mañana del día 15 y en la noche del día 15 atendimos otras emergencias como la deriva de una barcaza y la deriva de una grúa que fueron afortunadamente aseguradas por los remolcadores en turno. (Cursiva y subraya fuera de texto)

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

102

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

Doctrinalmente¹ el naufragio ha sido definido como:

"El caso de un buque destruido o hundido por un acaecimiento cualquiera, en el alta mar o en puerto, aunque parte del buque o restos del mismo queden sobre la superficie de las aguas" (Cursiva fuera de texto)

De acuerdo con el artículo 1 del decreto 1875 de 1979 define como contaminación marítima:

"(...) se entiende por contaminación marina, la introducción por el hombre, directa o indirecta de sustancias o energía en el medio marino cuando produzca o pueda producir efectos nocivos, tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas, incluso la pesca y otros usos legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua del mar y menoscabo de los lugares de esparcimiento. (...)" (Cursiva fuera de texto)

De igual forma es oportuno precisar que se entiende que una nave se encuentra encallada, cuando topa su casco con el fondo (arena, rocas o piedras), quedando inmovilizada, sin poder salir por sus propios medios, lo que generalmente ocasiona la pérdida del gobierno de la nave debido a que no se puede maniobrar.

Conforme a los anteriores artículos y definiciones citadas, haciendo alusión al presente caso acaecido entre los días 14 y 15 de diciembre del 2010, se evidencia la ocurrencia del siniestro de encallamiento como fue indicado en la declaración anterior al quedar a la deriva el artefacto naval "DOÑA ZELIA" y posteriormente encallar en una zona cercana a la desembocadura del Río Córdoba.

Asimismo, queda demostrada la configuración del siniestro de naufragio el cual generó riesgo grave de contaminación marina debido al agua que ingresó a las bodegas las cuales se encontraban cargadas de carbón.

Ahora bien, se hace necesario referirse a la responsabilidad en la obtención de los siniestros marítimos de naufragio, riesgo grave de contaminación marina y encallamiento presentados por los artefactos navales "CARIBE 225" y "DOÑA ZELIA" respectivamente.

Con respecto al artefacto naval "CARIBE 225" se tiene lo siguiente:

¹ FARIÑA, Francisco. "Derecho marítimo comercial", Tomo III, Accidentes marítimos, abordaje, asistencia, averías comunes. Editorial BOSCH. Barcelona 1956. Pag. 302.

meteorológicos. En medio de esa situación imprevista de mar y tiempo en el puerto se presentaron varias emergencias. Las más graves en orden cronológico, el encallamiento de la grúa DOÑA ZELIA, el naufragio de la barcaza CARIBE 225 con aproximadamente 700 toneladas de carbón a bordo, y el riesgo de contaminación marina derivado de los anteriores siniestros marítimos. (Cursiva y subraya fuera de texto)

Igualmente en dictamen pericial realizado por el Perito CARLOS ANZOLA MARTINEZ, en el cual señala:

"La causa precursora del hundimiento de la barcaza "CARIBE 225" se originó en la entrada paulatina de agua en su bodega por la altura de las olas que se generaban en el área de los días 14 y 15 de diciembre (...)" (Cursiva fuera de texto)

En resumen, se tiene que la causa del siniestro marítimo de naufragio y posterior riesgo grave de contaminación marina, se debió a las condiciones meteorológicas adversas presentadas entre los días 14 y 15 de diciembre de 2010, que ocasionó la entrada de agua a las bodegas del artefacto naval "CARIBE 225".

Así las cosas, le corresponde al Despacho analizar si la ocurrencia del siniestro obedeció a una causa extraña por fuerza mayor o caso fortuito, o si le es imputable a la empresa VALE COAL COLOMBIA LTD SUCURSAL COLOMBIA actualmente CNR III LTD SUCURSAL COLOMBIA, propietaria y armadora del artefacto naval "CARIBE 225"

Al respecto la Ley 95 de 1980, en su artículo 90 señala lo siguiente:

"Se llama fuerza mayor o caso fortuito, el imprevisto a que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los autos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc." (Cursiva fuera de texto)

De igual forma 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 irremediabilmente a sus efectos y doblegado, por tanto, ante su fuerza arrolladora² (Cursiva fuera de texto)

Con respecto a los requisitos para que se configure la fuerza mayor o del caso fortuito, la Corte Suprema de Justicia ha señalado 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 "[l]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 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 mayor³" (...) (Cursiva fuera de texto)

Dicho esto, se tiene que dentro de las obras recaudadas en la investigación se tiene reporte del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas (CIOH) en el cual se indica el pronóstico de las condiciones meteorológicas y oceanográficas para los días 14 y 15 de diciembre de 2010:

Pronóstico para el 2010-12-14

"Noche:

Al noroeste del Mar Caribe, el viento será del norte, con velocidades de 17 a 19 nudos (fresquito), la altura de la ola fluctuara de 1,5 a 2,5 metros (fuerte marejada a gruesa). Se recomienda extremar las medidas de seguridad para las actividades marítimas.

Área suroeste del Mar Caribe, el viento será de dirección norte con intensidades de 18 a 20 nudos (fresquito), la altura del oleaje oscilara entre 1,5 y 2,5 metros (fuerte marejada a gruesa). Se recomienda extremar las medidas de seguridad para el tráfico de embarcaciones menores y flujo de bañistas.

² Sala de Casación Civil, M.P. Carlos Ignacio Jaramillo, 26 de julio de 2005. Exp: 050013103011-1998 6569-02

³ Corte Suprema de Justicia, Sentencia de 27 de febrero del 2009, M.P. Arturo Solarte Rodríguez.

e)

14

nudos (fresquito), la altura del oleaje fluctuará entre 1,0 y 1,5 metros (marejada a fuerte marejada).

Área suroeste del Mar Caribe, el viento será de dirección norte con velocidades de 15 a 20 nudos (bonancible moderado a fresquito); la altura del oleaje oscilará entre 1,5 y 2,5 metros (fuerte marejada a la gruesa). Se recomienda extremar las medidas de seguridad para el tráfico de embarcaciones menores y flujo de bañistas.

Al noroeste del Mar Caribe, el viento será del noreste, con velocidades de 4 a 7 nudos (flojito a flojo), la altura del oleaje fluctuará entre 0,5 y 1,0 metros (marejada).

Pronostico para el 2010-12-15

Noche:

Al noroeste del Mar Caribe, el viento será del norte, con velocidades de 9 a 13 nudos (flojo a bonancible moderado), la altura de la ola fluctuará de 1,0 a 1,5 metros (marejada a fuerte marejada).

Área suroeste del Mar Caribe, el viento será componente noreste con intensidades de 12 a 17 nudos (bonancible moderado a fresquito), la altura del oleaje oscilará entre 1,0 y 1,5 metros (marejada a fuerte marejada).

Sobre el noreste del Mar Caribe, el viento será del noreste, con velocidades entre 12 y 17 nudos (bonancible moderado a fresquito), la altura de la ola fluctuará entre 1,0 y 1,5 metros (marejada a fuerte marejada).

Para el sureste del Mar Caribe, el viento será de dirección noreste, con velocidades de 9 a 14 nudos (flojo a bonancible moderado), la altura de la ola oscilará entre 0,5 y 1,0 metros (marejada)." (Cursiva fuera de texto)

Lo transcrito anteriormente, respalda lo manifestado por el señor CARLOS JOSÉ LOPEZ GUTIÉRREZ, gerente de la Sociedad Portuaria Río Córdoba en su declaración, toda vez que los pronósticos realizados por el CIOH para los días 14 y 15 de diciembre se vieron sobrepasados.

12

Igualmente dentro de las conclusiones aportadas en dictamen pericial realizado por el Perito CARLOS ANZOLA MARTINEZ el cual se refirió a las condiciones meteorológicas como causa del siniestro de la siguiente manera:

"Que se estableció todo lo pertinente con las probables causas precursoras del accidente considerándose que tuvo su origen y desarrollo en la presencia de un desajuste de las condiciones mar y tiempo los días 14 y 15 de diciembre de 2010 en el área de concesión de la Sociedad Portuaria Río Córdoba." (Cursiva y subraya fuera de texto)

De lo anterior se puede colegir que en efecto las condiciones meteorológicas presentadas fueron superiores a las esperadas y que estas influyeron de manera definitiva en la consecución del siniestro marítimo de naufragio.

De igual forma habría que referirse a las acciones desplegadas al momento en el cual se presentaron las fuertes condiciones meteorológicas, por lo tanto en declaración rendida por el señor CARLOS JOSÉ LOPEZ GUITIERREZ al ser preguntado sobre las medidas de seguridad adoptadas por el puerto para garantizar la seguridad, manifestó lo siguiente:

"Las medidas fueron las siguientes: 1. se suspendieron las operaciones de cargue y descargue en el puerto; 2. asegurar los artefactos navales, grúas flotantes, y barcazas, en los sistemas de amarre ubicados en la zona de resguardo del puerto. 3. disponer la vigilancia de grúas y barcazas con rondas de los remolcadores BAHIA MALAGA, PORTENO Y DORNIC, y las lanchas que soportaban la operación del puerto que recuerdo a la JULIETA, y BIG BANANA, 4. alentar a todo el personal de operaciones marítimas del puerto para que atendieran sus responsabilidades colocando por encima su propia seguridad personal y la de todo el personal de todos los contratistas del puerto. 5. activar en el momento que fue necesario, el plan de ayuda mutua de los puertos, para contar con la colaboración y soporte de los puertos vecinos, como ocurrió en el momento de suspensión de operaciones y se contó con la ayuda de un remolcador del puerto de DRUMMOND, cuyo nombre no recuerdo para desacoderar una de las barcazas del buque en turno y asegurarla en la zona de resguardo. 6. activar el plan de contingencia previsto en el plan de manejo ambiental. 7. informar a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, y a las autoridades competentes de la ocurrencia de los hechos. 8. recurrir a los servicios de una compañía de salvamento para que ayudara al personal de operación marítima en los días 15 y 16 en la vigilancia de los equipos marinos que fue SERPORT." (Cursiva fuera de texto)

La declaración anteriormente transcrita, indica que para el día de los hechos la Sociedad Portuaria Río Córdoba S.A. tomó las medidas necesarias para salvaguardar la vida humana en el mar, de las naves y artefactos navales que se encontraban en la zona, por cuanto se ordenó suspender operaciones, se aseguraron los artefactos navales y se dispuso de la vigilancia de remolcadores que velaran por la seguridad.

Por consiguiente, en la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio se evidencia un evento eximente de responsabilidad, como lo es la fuerza mayor o caso fortuito, toda vez que las condiciones oceanoatmosfericas adversas que se presentaron fueron las causantes

Ced

me

... como elemento en la definición de naufragio, por lo que hay lugar a precisar este aspecto en la parte resolutive de la presente decisión.

Ahora bien, con respecto al riesgo de contaminación se pudo constatar que efectivamente tuvo como causa el hundimiento del artefacto naval, originado por la entrada paulatina de agua en su bodega por el tamaño de las olas.

Por otra parte, se hace necesario destacar que la Sociedad Portuaria Río Córdoba, dio cumplimiento a las ordenes emanadas del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial en relación a la recuperación del medio ambiente que resultó afectado establecidas en los autos No. 4466 del 22 de diciembre de 2010, así como del auto No. 0481 de fecha 21 de febrero de 2011, en los cuales se efectuó seguimiento y control ambiental.

Adicionalmente obra en el expediente "EVALUACIÓN AMBIENTAL EN INMEDIACIONES DEL PUERTO DE CARBÓN CONCESIÓN RIO CORDOBA-VALE POR EL HUNDIMIENTO DE LA BARCAZA CARIBE 225" por medio del cual dentro de las conclusiones y recomendaciones que se dieron, se encuentra la siguiente:

"Ningún ecosistema arrecifal o de parches coralinos ha sido afectado directa o indirectamente en la zona o adyacentes al área del naufragio de la barcaza Caribe 225" (Cursiva fuera de texto)

Igualmente se tiene en declaración de la señora ANDREA ESPERANZA MOLANO, en su condición de analista de gestión ambiental de la Sociedad Portuaria Río Córdoba, indicó lo siguiente:

"De acuerdo con las inspecciones submarinas realizadas por SERPORT y por INVEMAR se ha determinado o se ha hecho una evaluación de la magnitud del derrame definiéndose por ejemplo que el carbón se encuentra dentro de las áreas de operación y que la posibilidad de que llegue a las playas o que afecte a ecosistemas sensibles es mínimo (...)" (Cursiva fuera de texto)

De acuerdo a lo anteriormente expuesto, considerando que se encontró debidamente probado que la causas por la cual se produjo el naufragio y posterior riesgo grave de contaminación marina fue originada por un caso de fuerza mayor, de la misma manera teniendo en cuenta que gracias a las oportunas acciones desplegadas por la Sociedad

mg

Portuaria Río Córdoba S.A. para mitigar los posibles daños al medio ambiente estos fueron mínimos, el Despacho considera probada la ocurrencia del siniestro marítimo riesgo grave de contaminación marina, pero por causas no imputables, es decir, sin culpa de la empresa VALE COAL COLOMBIA LTD SUCURSAL COLOMBIA (actualmente CNR III LTD SUCURSAL COLOMBIA), armadora y propietaria del artefacto naval "CARIBE 225".

Sentado lo anterior, y considerando que el siniestro marítimo que originó el riesgo de contaminación fue el naufragio, se procederá a modificar el artículo primero del fallo de primera instancia y se señalará igualmente la ausencia de responsabilidad del siniestro marítimo de riesgo grave de contaminación marina por parte de la empresa armadora y propietaria del artefacto naval implicado en el siniestro.

Así pues, con relación a la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento del artefacto naval "DOÑA ZELIA" es pertinente realizar las siguientes precisiones:

Inicialmente, cabe que señalar que se tiene debidamente probado dentro del expediente que las condiciones de mar y tiempo reinantes para el día de los hechos fueron superiores a las pronosticadas por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe (CIOH).

En relación a lo anterior, obra declaración del señor JAIRO NEL MARTINEZ FLECHAS, contra maestre del artefacto naval "DOÑA ZELIA" que al referirse sobre lo ocurrido el día de los sucesos, manifestó lo siguiente:

"Nosotros no encontrábamos amarrados a una boya el 15 de diciembre de 2010 éramos 7 colombianos, dos rumanos y cinco indonesios con un estado de tiempo bastante malo cuando a las 00:20 horas me llamó el marinero de guardia porque yo estaba en descanso que se reventó el cabo de amarre que nos aseguraba a la boya (...)" (Cursiva fuera de texto)

Dentro del dictamen pericial realizado por el Perito CARLOS ANZOLA MARTÍNEZ, al referirse al encallamiento del artefacto naval "DOÑA ZELIA" lo siguiente:

"7.1.1 Causa precursora del encallamiento de la grúa Doña Zelia

El encallamiento de la grúa "Doña Zelia" tiene como causa precursora la sumatoria del tiempo reinante en el área el día 15 de diciembre y la evidente falta de alistamiento y entrenamiento para las emergencias combinada con la fatiga de la tripulación de la grúa "Doña Zelia" (...)" (Cursiva y subraya fuera de texto)

Con respecto a lo anterior, se puede colegir que efectivamente la causa determinante que produjo que los cabos por los cuales se encontraba asegurado el artefacto naval a la boya se reventara, fue el mal tiempo presente el día de los hechos.

Por lo tanto se puede concluir que en la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento del artefacto naval "DOÑA ZELIA" se evidencia la intervención de uno de los tres eventos eximentes de responsabilidad, como lo es la fuerza mayor o caso fortuito, debido a que las

ca)

1/11

Además, es claro que en el expediente la única prueba con respecto al avario de daños que sufrieron los artefactos navales como consecuencia de los siniestros obran en el dictamen pericial realizado por el Perito CARLOS ANZOLA MARTINEZ, sin embargo, solo se determinaron los daños emergentes por concepto reflotación y recuperación del carbón, mas no de los daños sufridos por los artefactos navales, hecho que en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984 debe contemplarse en la decisión.

No obstante, atendiendo que en el grado jurisdiccional de consulta existe la imposibilidad jurídica para decretar, practicar pruebas y citar partes, por cuanto se debe emitir una decisión de plano, el Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR el artículo primero de la decisión del 30 de noviembre de 2012, emitida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, la cual quedara así:

“EXONERAR de responsabilidad a la empresa VALE COAL COLOMBIA LTD SUCURSAL COLOMBIA (Actualmente CNR III LTD SUCURSAL COLOMBIA), propietaria y armadora del artefacto naval “CARIBE 225” de bandera Colombiana por la ocurrencia de los siniestros marítimos de naufragio y de riesgo grave de contaminación marina, ocurrido el día 15 de diciembre de 2010, tal como se expone en la parte motiva de la presente decisión”

ARTÍCULO 2º.- CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión del 30 de noviembre de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO 3º. NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido de la presente decisión al representante legal de la empresa VALE COAL COLOMBIA LTD SUCURSAL COLOMBIA (Actualmente CNR III LTD SUCURSAL COLOMBIA), al representante legal de la empresa KIDECRANE TRANSPORTES

110

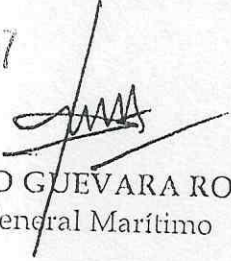
MARITIMOS LTDA, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

ARTÍCULO 5°.- 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.

21 ABR 2017


Contralmirante PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ
Director General Marítimo