

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 20 MAR 2016

Referencia: 1401-2009-010
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del día 28 de noviembre de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por el siniestro marítimo (Abordaje) entre el R/R SAGA con matrícula MC-04-029 propiedad de LEASING BANCOLOMBIA y su armador INTERTUG S.A, al mando del Capitán RICARDO RIVEROS, agenciado por NAVES S.A y la Grúa DOÑA FELICIA, MC-04-031 AN de propiedad de WELLNESS SHIPING CO S.A, armador CI. PRODECO, cuando era remolcada desde el Puerto de Cartagena hasta el Puerto Prodeco en Santa Marta, en hechos ocurridos entre los días 27 y 28 de mayo de 2009, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo, entre el RR SAGA, y la Grúa DOÑA FELICIA, cuando esta última era remolcada desde el Puerto de Cartagena hasta el Puerto de Prodeco en Santa Marta. Hechos ocurridos entre los días 27 y 28 de Mayo de 2009.

El día 03 de junio de 2009 se 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 el día 28 de noviembre de 2011 profirió decisión de primera instancia, en la cual declaró que el siniestro marítimo entre el R/R SAGA y la grúa DOÑA FELICIA ocurrió sin culpa y/o responsabilidad del Capitán del R/R SAGA.
3. Se fijó avalúo de daños por un valor de US \$ 950.000 dólares americanos.
4. 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 de navegación y Cubierta, el señor CARLOS ANZOLA MARTÍNEZ, en informe pericial rendido el día 23 de noviembre de 2011, (folios 109 al 120), presentó el siguiente análisis:

- ❖ (...) *“La grúa DOÑA FEICIA fue alistada en un predique en la ciudad de Santa Marta, y en esa actividad fueron retirados: el motor principal de generación eléctrica, el motor que acciona los movimientos de elevación, abatimiento y de posicionamiento del boom para la operaciones de carga y de la ronza del boom, lo que no permitió abatir en su posición de “Sea Fastenigs” la torre del boom, quedando la torre en posición totalmente vertical”. (...) SIC*
- ❖ (...) *“La posición “vertical” adelante mencionada no permitía que los pines de trinca fueran asegurados tal como lo indica el correcto trincado de acuerdo al plano de Sea Fastenings.” SIC*
- ❖ (...) *“Dentro de las actividades programadas para la grúa en la ciudad de Santa Marta, se encontraba el traslado vía marítima y remolcada hasta Cartagena para los trabajos en dique seco, y para suplantar el trincado normativo de la grúa para hacerse a la mar, se colocaron unas planchuelas soldadas de trincado que afirmaban los brazos del boom. De este arreglo de trincado, se desconoce el criterio de ingeniería tomados para suplantar la trinca de diseño establecida el plano de Sea fastenings por parte del armador. “SIC*
- ❖ (...) *“La grúa fue remolcada hasta Cartagena donde llegó sin novedad referente al trincado que se instaló en el puerto de Santa Marta”. SIC*

Navegación de remolque desde Cartagena hasta Santa Marta

- ❖ *“La navegación realizada desde el puerto de Cartagena hasta Santa Marta quedó registrada en el libro de Navegación y Puerto del Remolcador SAGA, donde el predominio de las condiciones meteorológicas registradas corresponden, desde el Wp No 0 hasta el Wp No 14 en condiciones de buen tiempo y el capitán navega con 1100 rpm en sus motores principales, lo que le significa que su velocidad promedio entre estos Wps fue de 3.13 knts. A partir del Wp 14 hasta el Wp21 se*

MS

registra mar y vientos fuertes provenientes del NE, donde el capitán baja las rpm a 900 y en Wp No 21 (07:00 horas del 28 de Mayo de 2009) se embarca agua por la proa y se presenta un cabeceo moderado generando una velocidad promedio de 2.42 knts. A partir del Wp No 22 y hasta sus arribo a Santa Marta, las condiciones de mar y tiempo fueron favorables incrementando sus rpm a 1200 y su remolque se observa sin novedad y su velocidad promedio fue de 3.01 knts". SIC

Evaluación al arribo de la Grúa al Puerto de Santa Marta.

- ❖ *"Al arribo al puerto de Santa Marta se observa en la inspección de daños que la grúa había perdido las trinca que se instalaron para remplazar las propias normativas de la grúa de acuerdo con el Sea Fastenings. También se observó que la grúa presentaba el boom en posición más baja que la vertical cuando salió de Cartagena. "SIC*

Factores Afectantes:

- ❖ *"En la opinión del perito, uno de los factores más importantes que condujo a la concreción del accidente es la suplantación de la trinca normativa de diseño por una de un componente distinto en cuanto a su desempeño mecánico, y la que no fue certificado mediante un análisis de esfuerzos. No es lo mismo una trinca de diseño certificado que una trinca de condiciones desconocidas, que si bien resultó favorable durante la navegación de Santa Marta a Cartagena en una navegación tranquila con mar y viento a favor, no lo fue al encontrarse en un mar y viento en condiciones adversas que superaron la resistencia de la misma. "SIC*

Causas Precursora o fundamento del Siniestro

- ❖ *"De todo el análisis anterior se califica como La Causa o Fundamento del Siniestro un inadecuado posicionamiento del boom (totalmente vertical), que potenció los esfuerzos mecánicos derivados del mal tiempo y que originaron los componentes destructivos sobre las trincas. "SIC*
- ❖ *"El hecho que durante la navegación se originaron movimientos mayormente potenciados en sus cabeceos y balanceos generaron esfuerzos superiores a la capacidad de resistencia de las trincas puestas para remplazar el sistema original de trinca de la grúa. "SIC*
- ❖ *"Cabe resaltar que la velocidad utilizada por el capitán del remolcador y de acuerdo a lo escrito en el diario de navegación no fue determinante del colapso y daños en los materiales de la grúa. "SIC*

Daños Emergentes:

El perito después de hacer una inspección determino que los daños se avalúan por un valor aproximado de US\$ 950.000 (Dólares Americanos).SIC

Conclusiones

- ❖ *(...) "Las Probables Causas Precursoras del siniestro considerándose que tuvo su origen y desarrollo en un pronunciado desajuste en la trinca utilizada para remplazar la de diseño."(...)SIC*

Ahora bien, se estima pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

1. Sobre la existencia del siniestro marítimo de abordaje del R/R "SAGA" y el Artefacto Naval, la Grúa "DOÑA FELICIA", se debe considerar lo siguiente:

Es necesario hacer claridad sobre lo que se entiende como abordaje, se cita la definición de *abordaje* y *abordar* que tiene el Diccionario de la Real Academia Española¹, así:

"(...) *Abordaje*; Acción de abordar, especialmente un barco a otro, *Abordar*: llegar a otra, chocar o tocar con ella, a propósito por accidente,". (Subrayado, negrilla y cursiva por fuera de texto).

En este contexto, el Doctor Sergio Baeza Pinto en su texto de Derecho Marítimo Propedéutica² ha definido el *abordaje* como:

"(...), *Colisión entre naves o con artefactos navales o entre éstos (...)*". (Cursiva por fuera de texto).

Ahora bien, sobre los hechos que dieron origen al Siniestro, según lo expuesto por el dictamen pericial se puede analizar:

Se identificó como la causa que dio origen a los daños "*un inadecuado posicionamiento del boom (totalmente vertical), que potenció los esfuerzos mecánicos derivados del mal tiempo y que originaron los componentes destructivos sobre las trincas.*" SIC

También se logra determinar en el análisis rendido por el perito que la velocidad utilizada por el Capitán del remolcado no fue un factor determinante en el colapso y daños sufridos en la grúa.

Ahora bien, en las pruebas que reposan en el expediente no se evidencia la ocurrencia del siniestro marítimo abordaje, en virtud de lo cual este Despacho concluye que no existe acervo probatorio que permita inferir la configuración de tal siniestro.

2. A su vez, sobre los hechos ocurridos se debe realizar el siguiente análisis:

¹ Disponible en <http://dle.rae.es/?id=08ghxyh>. Última visita 10 de febrero de 2016.

² Editorial Jurídica de Chile, primera edición (1990)

103

El Decreto Ley 2324 de 1984³, 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”.

En cuanto, la norma en cita establece⁴:

“APLICACIÓN DE TRATADOS Y CONVENIOS: Las disposiciones del presente título se aplicarán sin perjuicio de lo dispuesto en los tratados y convenios internacionales ratificados por Colombia.” (Cursiva fuera de texto).

Relacionado a lo anterior, el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, aprobado mediante Resolución MSC.255 (84) adoptada en 16 de mayo de 2008, en el capítulo 2 se establece la siguiente definición:

“2.9 Siniestro marítimo: acaecimiento, o serie de acaecimientos, directamente relacionado con la explotación de un buque que ha dado lugar a cualquiera de las situaciones que seguidamente se enumeran:

- 1. La muerte o las lesiones graves de una persona;*
- 2. La pérdida de una persona que estuviera a bordo;*
- 3. La pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque;*
- 4. Los daños materiales sufridos por un buque;*
- 5. La varada o avería de un buque, o el hecho de que se vea envuelto en un abordaje;*
- 6. Daños materiales causados en la infraestructura marítima ajena al buque que representen una amenaza grave para la seguridad del buque, de otro buque, o de una persona; o*
- 7. Daños graves al medio ambiente, o la posibilidad de que se produzcan daños graves para el medio ambiente, como resultado de los daños sufridos por un buque o buques.*

Ahora bien, obra en el expediente las siguientes pruebas:

- (...)” se califica como *La Causa o Fundamento del Siniestro un inadecuado posicionamiento del boom (totalmente vertical), que potenció los esfuerzos mecánicos derivados del mal tiempo y que originaron los componentes destructivos sobre las trincas.* “SIC

Del dictamen pericial se concluye que los daños no se originaron en un posible abordaje entre el R/R “SAGA” y el artefacto naval “DOÑA FELICIA”, razón por la que la Capitanía de Puerto de Santa Marta inició la investigación, no se evidencia en las declaraciones rendidas ocurrencia de dicho siniestro marítimo de abordaje.

³Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 26

⁴Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 75

Sobre si las trincas del boom y la grúa en si las consideraba correctas, contesto:

"No era mi obligación verificar el estado de las trincas de la Grúa".

En igual sentido se le pregunto que si con anterioridad al zarpe de Cartagena verifico el aparejo del remolque y la conexión de las guayas, a lo que contesto:

"Si se verifico el aparejo del remolque para poder garantizar la culminación exitosa del remolqué, encontrando guayas, estrecher, grilletes, triangulo de remolque en perfectas condiciones para efectuar el remolque (...)".

Finalmente se le pregunto al Capitán si tenía algo más que agregar, aclarar o corregir de su declaración, a lo que contesto;

"Para mi concepto el remolque se efectuó en condiciones normales y guardando todas las medidas de seguridad para preservar la integridad del tren de remolque".

De lo dicho por el Capitán del remolcador "SAGA" y de las pruebas que reposan en el expediente se concluye que el trayecto entre Cartagena y Santa Marta transcurrió con normalidad, teniendo en cuenta lo anterior este Despacho considera que no existe siniestro marítimo, toda vez que el remolcador estaba realizando el transporte de un artefacto naval como carga, y en el transcurso de su trayecto la mercancía que transportaba sufrió unos daños, generando una situación jurídica entre particulares, desde el punto de vista contractual, razón por la cual esta Dirección General no es competente para conocer esta clase de asuntos, como se manifiesta en la Consulta realizada al Consejo de Estado el 04 noviembre de 2004, en la cual se dice: *"La autoridad marítima no está habilitada para conocer sobre todo tipo de conflictos, como los laborales, de índole comercial, penal, tributario. Ella se limita a fallar las investigaciones por accidentes o siniestros marítimos"*.(cursiva fuera de texto)

En virtud de lo anterior, este Despacho revocara en su integridad la decisión de primera instancia y ordenará el archivo de la investigación número 1401-2009-010.

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

1/10/09

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- REVOCAR en su integridad la decisión del 28 de noviembre de 2011, emitida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, el cual quedará así:

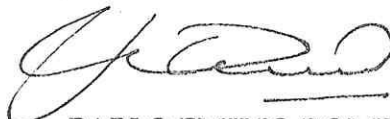
ARTÍCULO 2º ARCHIVAR la investigación número 1401-2009-010 adelantada por el Capitán de Puerto Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa de este proveído.

ARTÍCULO 3º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto Santa Marta el contenido de la presente decisión a los señores RICARDO RIVEROS SOTO, en calidad de Capitán del R/R "SAGA", LEASING BANCOLOMBIA- INTERTUG en calidad de propietario y armador del remolcador y notificar a WELLNESS SHIPPIN CO S.A, Propietario del artefacto naval, grúa "DOÑA FELICIA", y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

ARTÍCULO 5º.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Santa Marta, para que una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, remita copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase. 28 MAR 2016



Vicealmirante PABLO EMILIO ROMERO ROJAS
Director General Marítimo