

192

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 27 SEP 2017.

Referencia: 19012013002
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 20 de noviembre de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Coveñas, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de arribada forzosa de la M/N "TALISMAN" de bandera de Curazao, con ocasión de los hechos ocurridos el 17 de enero de 2013, cuando dicho buque arribó al puerto de Coveñas, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante protesta suscrita por el señor EDUARD SOPOV, Capitán de la M/N "TALISMAN", el Capitán de Puerto de Coveñas tuvo conocimiento del presunto siniestro de arribada forzosa del mencionado buque.
2. Mediante protesta suscrita por el CC. ALVARO EDUARDO DIAZ RIVERA, Comandante de la Estación de Guardacostas de Coveñas, se informó a la Capitanía de Puerto de Coveñas que la M/N "TALISMAN" se encontraba fondeada el 9 de enero de 2013 en inmediaciones de la Piedra de Morrosquillo e Isla Fuerte, y que al inspeccionar el buque no se encontró ninguna novedad.
3. De acuerdo a lo anterior, el 21 de enero de 2013, el Capitán de Puerto de Coveñas emitió auto de apertura de la investigación contra el Capitán, el Armador y el Agente Marítimo de la M/N "TALISMAN" por el siniestro marítimo de arribada forzosa, decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
4. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Coveñas profirió fallo de primera instancia el 20 de noviembre de 2014, a través de la cual declaró LEGÍTIMA la Arribada Forzosa de la M/N "TALISMAN" de matrícula No. 2008-C-1959, exonerando de responsabilidad al señor EDUARD SOPOV, en calidad de Capitán de la citada embarcación.

169

Asimismo, declaró que no existió violación a las normas de Marina Mercante por parte del señor EDUARD SOPOV, por los hechos ocurridos el 9 de enero de 2013.

De igual forma, fijó el avalúo de los daños en tres millones de pesos m/cte (\$3.000.000).

5. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Coveñas envió el expediente a éste 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, ésta 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

De acuerdo con el Acta de Protesta rendida por el Capitán de la M/N "TALISMAN", señor EDUARD SOPOV, de nacionalidad rusa, respecto de los hechos ocurridos, se extrae lo siguiente:

"(...) M/N "Talismán", la cual está bajo mi mando ha sido detenida en el Fondeadero de Cuarentena en el Puerto de Coveñas el 17 de Enero de 2013 después de haber sido inspeccionada por los Guardacostas debido al fondeo de la misma en la posición 09-29.5 N 076-04.4 W.

Al zarpar de Cartagena a las 1530LT el 9 de enero de 2013 el buque sufrió un balanceo fuerte debido a que el NE oleaje creció hasta 3 metros. En ese momento, fui informado por el Jefe de Ingenieros que había una fuga de combustible en la máquina principal. Se observó alta presión en las bombas durante el cambio a LSFO y se requirió una revisión total de las bombas. Como las condiciones climatológicas no permitieron mantenernos a la deriva debido al cabeceo y balanceo fuerte, decidí proceder al sur de Cartagena para encontrar un refugio adecuado para bajar ancla para comenzar la reparación de la máquina principal. El refugio se encontró en la ubicación antes mencionada y antes de bajar el ancla, la Guardia Costera Colombiana fue llamada por VHF canal 16 varias veces entre las 2200LT y las 2300LT del 9 de enero para obtener permiso para fondear y bajar el ancla. Sin embargo, no se recibió respuesta y me vi obligado a echar ancla y mantenernos en dicha posición debido a la avería de la máquina principal, con el fin de evitar mayores daños al buque y al medio ambiente, debido al riesgo de incendio." (Cursiva fuera de texto)

De acuerdo con el dictamen pericial rendido por el Capitán de Navío (RA) JOSÉ ASISCLO SOTO AMEZQUITA, en calidad de Inspector Marítimo con licencia No. 19465428, respecto a la

22

193

conducta técnica y náutica de las personas involucradas, así como las posibles causas que rodearon el arribo del buque, se extrae lo siguiente:

"(...) Conducta técnica y náutica de las personas involucradas:

En mi concepto, el Capitán en vez de llevar el buque hacia el Golfo de Morrosquillo donde fondeó, debió devolverse al puerto de Cartagena, habida cuenta que la novedad se presentó muy cerca a la salida de dicho puerto y allí podía encontrar el apoyo técnico y de suministros para la reparación y además podía contar con la asistencia de su Agencia Marítima.

Igualmente, el Capitán debió haber informado a la Autoridad Marítima y a Guardacostas tan pronto se presentó la novedad y no esperar hasta las 22 horas (6 horas) para intentar comunicarse con Guardacostas. Tampoco se comunicó con su Armador ni con la Agencia Marítima.

En mi concepto, al no haber comunicado la novedad a la Autoridad Marítima y llevar el buque a un área de fondeo dentro del mar territorial colombiano y fondear sin permiso, el Capitán infringió la Legislación Marítima Colombiana. El tránsito efectuado por el buque entre Cartagena y el Golfo de Morrosquillo, no se puede considerar como paso inocente, pues de acuerdo con el permiso de zarpe, esa no era la ruta que debía seguir la nave hacia su próximo puerto de destino (Nassau).

El Ingeniero Jefe actuó siguiendo los procedimientos establecidos en el manual de procedimientos del buque, habida cuenta que tan pronto como se presentó la novedad se la reportó al Capitán quien se encontraba en el puente, recomendó bajar velocidad y activó la cédula del Departamento de Ingeniería para atender un posible incendio que podía presentarse por el escape de combustible y la alta temperatura de la maquinaria.

"(...) Posibles causas que dieron origen al siniestro:

De acuerdo con la información suministrada por el Capitán y el Ingeniero Jefe, el siniestro se originó al romperse los orings (empaques de goma) de las bombas de combustible números 3, 4, 5 y 6 del propulsor del costado de babor, lo que generó fuga de combustible y una subida de presión en dichas bombas, fuera de los parámetros normales de operación.

De acuerdo con la observación física de los orings averiados, se puede suponer que es posible que éstos se hayan deteriorado por un sobrecalentamiento de las bombas, habida cuenta que los empaques se observaron parcialmente cristalizados; sin embargo según informó el Ingeniero Jefe no se presentó ninguna alarma de temperatura.

Otra causa posible es la presencia de un alto nivel de azufre en el combustible que pudo haber degradado el material, hecho que solo puede ser comprobado a través de análisis de laboratorio del fuel oil.

Según el manual de equipos, éstas bombas por diseño deben ser sometidas a overhall cada dieciocho mil (18.000) horas de trabajo y de acuerdo con el historial de equipos, la falla se presentó a las cuatro mil seiscientas (4.600) horas de trabajo después del último mantenimiento mayor, es decir solo habían trabajado un 25,5% de las horas disponibles de operación. (...)." (Cursiva fuera de texto)

194

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

En cuanto al accidente o siniestro marítimo de arribada forzosa, estima pertinente el Despacho citar el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, que 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 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:

(...) e) La arribada forzosa (...)" (Cursiva y subrayado fuera de texto)

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

"La entrada necesaria a puerto distinto del autorizado en el permiso de zarpe". (Cursiva fuera de texto)

Del mismo modo, la norma ibidem, diferencia entre la arribada legítima y la ilegítima:

"La arribada forzosa es legítima o ilegítima: La legítima es la que procede de caso fortuito inevitable, e ilegítima la que trae su origen de dolo o culpa del capitán. La arribada forzosa se presumirá ilegítima" (Cursiva fuera de texto)

Tal como lo establece el documento de zarpe (folio 6) que certifica la ruta tomada por la M/N "TALISMAN", de bandera de Curazao, es claro que salió el 9 de enero de 2013 desde Cartagena hacia Nassau en las Bahamas, y al parecer debido a la supuesta avería en la maquinaria principal por el presunto desgaste de los *orings* ubicados en las bombas de combustible, se presentó una fuga de fuel oil, que sumado a las condiciones climatológicas adversas, descritas por el Capitán, hechos que obligaron a que la embarcación fuera fondeada cerca al Golfo de Morrosquillo, para en principio reparar los daños presentados y posteriormente arribar a puerto diferente al de destino. En definitiva, el 17 de enero de 2013 se configuró el siniestro marítimo de arribada forzosa.

Así las cosas, para determinar la legitimidad o ilegitimidad de la arribada forzosa, es importante resaltar algunos fragmentos de lo declarado en audiencia del 21 de enero de 2013, por parte del señor EDUARD SOPOV, Capitán de la M/N "TALISMAN", quien respecto a las causas que originaron el arribo a puerto distinto al establecido en el zarpe, dijo:

"(...) Zarpé de Cartagena a las 15:30 del 9 de enero/2013 a 14 nudos, vía mail recibí instrucciones del charreador quien me informó salga de los límites del puerto y espere instrucciones, tan pronto zarpé de Cartagena las condiciones de tiempo eran malas con un movimiento de 10 grados a ambos costados babor y estribor, a los 30 minutos de haber zarpado de Cartagena el Ingeniero jefe me informa una fuga de bajo contenido de azufre en la máquina principal, fue necesario buscar un lugar seguro donde resguardarnos de las malas condiciones de tiempo, las condiciones no eran seguras y había riesgo de un posible incendio si seguía navegando. Tan pronto encontré el lugar seguro empecé a verificar qué daño había sufrido, procedí al sur donde estaba la ubicación más segura para empezar a evaluar los daños. La posición es 09-29.5 N - 076-04.4 W, después de eso traté de llamar a Guardacostas por el

102

194

canal 16 desde las 22:00 hasta las 23:00 horas no me contestaron, (...) a las 22:47 quedé fondeado en posición 09-29.5 N - 076-04.4 W, (...) El 10 de enero a las 08:00 de la mañana continué llamando a Guardacostas no hubo respuesta y empecé a trabajar en el daño, (...) del 10 al 17 de enero del año en curso reparando paso a paso el incidente, quedando resuelto el impase el 17 de enero a las 13:00 horas, en ese momento fui abordado por Guardacostas y escoltado hasta la zona de cuarentena del puerto de Coveñas. (...)" (Cursiva y subrayado fuera de texto)

Cuando se le preguntó a quién informó en su momento de la novedad encontrada, contestó:

"(...) Únicamente le informé al Ingeniero Jefe por el teléfono interno del buque, no le informé a ninguna otra parte externa diferente al ingeniero jefe y traté de informar a Guardacostas. (...) No informé al armador del daño en ese momento, le informé cuando el Guardacostas estaba a bordo. (...)" (Cursiva fuera de texto)

En cuanto a las condiciones meteorológicas, señaló:

"(...) De acuerdo al reporte meteorológico las condiciones no eran buenas, pero de acuerdo a mi experiencia me percató con mi vista de que las condiciones están malas, de acuerdo a esas condiciones de mar tenía que incrementar y disminuir velocidad de acuerdo al movimiento del buque. (...)" (Cursiva fuera de texto)

Por su parte, en declaración rendida el 21 de enero de 2013 por el señor PAVELS MASLAKOV, Ingeniero Jefe de la M/N "TALISMAN", respecto a las causas que originaron el siniestro marítimo de arribada forzosa y a los trabajos de reparación, dijo:

"(...) Que de acuerdo a su experiencia hubo una fuga de una bomba a otra y que ésta pudo haber ocasionado la ruptura del ORING, causando la fuga y que es una situación rutinaria el cambio de combustible de una bomba a otra. Algunas veces esa fuga puede producir una ruptura de la parte involucrada. (...) Que durante una semana procedí a hacer OVERHALL y a limpiar las partes dónde había residuo de fuel oil y remover para chequear, observar algún otro daño que pudiera haber ocurrido. (...)" (Cursiva fuera de texto)

Al no existir reporte meteorológico para el Archipiélago de San Bernardo, el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe (CIOH) envió el boletín emitido para el 5 de enero de 2013 correspondiente al área de Coveñas, en el cual se indica lo siguiente:

"Área Costera: Cielo muy nuboso disminuyendo a poco nuboso en horas de la tarde/noche. La temperatura ambiente oscilará entre 22°C y 35°C. El viento será de dirección este cambiando al norte en horas de la tarde/noche con velocidades de 3 a 6 nudos (fuerza 1-2).

Área Marítima: El viento será de dirección noreste con velocidades de 7 a 13 nudos (fuerza 3-4) aumentando su intensidad de 15 a 18 nudos (fuera 4-5) en horas de la tarde/noche. La altura del oleaje oscilará entre 1,3 y 1,7 metros (fuerte marejada)." (Cursiva fuera de texto)

Sumado a lo anterior, resulta importante mencionar lo dicho en el Acta de Protesta del 17 de enero de 2013 por el Capitán de Corbeta ALVARO EDUARDO DÍAZ RIVERA, Comandante de la Estación de Guardacostas de Coveñas, quien informó lo siguiente con respecto al arribo de la nave:

120

"(...) El día 171000R ENE/13 la URR BA-EGCOV-01 se encontró fondeada en posición geográfica LAT 09°29.695'N LONG 76°04.235'W, a la embarcación tipo buque mercante de nombre 'TALISMAN', IMO 8918942, bandera de Curazao. Se establece contacto por medio de radio VHF marino con el Capitán de la embarcación, señor Eduard Sopov, el cual informa que la embarcación zarpó el día 09/ENE/13 del puerto de Cartagena sin destino. La embarcación se encontraba fondeada teniendo en cuenta que sufrieron una avería en la maquinaria principal, consistente en que las bombas del sistema de propulsión estaban presentando oscilaciones. (...)" (Cursiva fuera de texto)

De acuerdo con las características de la embarcación, se tiene que la M/N "TALISMAN" cuenta con una eslora de casi doscientos diecisiete (217) metros y una manga de casi cuarenta y cinco (45) metros, que cuenta con un tonelaje bruto de cuarenta y dos mil quinientas quince (42.515) toneladas, especificaciones que lo definen como un buque de gran tamaño, capaz de soportar las condiciones meteorológicas reportadas por el CIOH del Caribe para el Golfo de Morrosquillo para la época de los hechos.

Se tiene entonces que de acuerdo con el dictamen pericial, la M/N "TALISMAN" presentó un supuesto rompimiento en los empaques de goma, conocidos como O' rings de las bombas de combustible 3, 4, 5 y 6 del propulsor del costado de babor, producto del deterioro por un sobrecalentamiento de las mismas; lo que lleva a concluir que se trató de una fatiga de material, de acuerdo con lo señalado por el perito, quien señaló que la falla se presentó cuando las bombas habían cumplido un 25,5% de las horas disponibles en su operación.

Al encontrarnos en el escenario de las actividades peligrosas y de la responsabilidad objetiva en siniestros marítimos, se presume la culpa del agente, en éste caso la del Capitán del buque como jefe superior y encargado del gobierno de la misma, según lo establece el artículo 1495 del Código de Comercio, salvo cuando se demuestra la existencia de un eximente de responsabilidad como lo es el caso fortuito en ésta investigación, al presentarse la rotura de los empaques por una

El caso fortuito consiste en la ocurrencia de un suceso previsible pero irresistible. Así lo contempló la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, que en Sentencia del 27 de febrero de 2009, en el proceso bajo radicado No. 73319-3103-002-2001-00013-01 con ponencia del Magistrado Arturo Solarte Rodríguez, señaló:

"(...) 'Para que un hecho pueda ser considerado como evento de fuerza mayor o caso fortuito (...) es necesario que, de una parte, no exista manera de contemplar su ocurrencia en condiciones de normalidad, justamente porque se presenta de súbito o de forma intempestiva y, de la otra, que sea inevitable, fatal e ineludible, al punto de determinar la conducta de la persona que lo padece, quien, por tanto, queda sometido a sus efectos y doblegado, por tanto, ante su fuerza arrolladora', (...)"

"(...) Se ocupó luego de la irresistibilidad (...) En tal virtud, éste presupuesto legal se encontrará configurado cuando, de cara al suceso pertinente, la persona no pueda - o pudo - evitar, ni eludir sus efectos. (...)" (Cursiva y subrayado fuera de texto)

Sin embargo, se evidencia que a pesar de las circunstancias de modo, tiempo y lugar que rodearon el siniestro marítimo de arribada forzosa de la M/N "TALISMAN", el cual tuvo su

new

origen en un hecho imprevisible, la conducta técnica y náutica del Capitán, señor EDUARD SOPOV, no fue acertada por dos razones, la primera porque no comunicó la novedad a la Autoridad Marítima entre el 9 y el 17 de enero, es decir desde que procedió a fondear hasta que logró reparar el daño, y segundo porque de acuerdo al concepto del perito, debió devolverse al puerto de Cartagena por la cercanía en la que se encontraba al momento de detectar la supuesta avería, lo que sin duda le hubiese permitido realizar las reparaciones con los suministros necesarios; razón por la cual el Despacho considera que actuó sin la debida diligencia, siendo suficiente para revocar la decisión de primera instancia y declarar la responsabilidad del Capitán, por arribada forzosa ilegítima, ocurrida el 17 de enero de 2013.

Con fundamento en el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, se hace necesario hacer el análisis para establecer si existió violación a las normas de Marina Mercante, por parte del Capitán de la nave, por lo que se citarán las siguientes disposiciones:

El Código de Comercio en su artículo 1495, establece:

"El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave. La tripulación y los pasajeros le deben respeto y obediencia en cuanto se refiere al servicio de la nave y a la seguridad de las personas y de la carga que conduzca. (...)" (Cursiva y subrayado fuera de texto)

El artículo 1502 de la norma ibídem, señala las prohibiciones del Capitán:

"(...) 7) Entrar en puerto distinto al de su destino, salvo que las condiciones de la navegación lo exijan. (...)" (Cursiva fuera de texto)

Se concluye, que el señor EDUARD SOPOV como Capitán de la M/N "TALISMAN", no cumplió con las funciones a su cargo ni con la obligación de mantener condiciones la embarcación para la navegación, ya que se comunicó con el Armador para informarle del presunto daño, una vez Guardacostas abordaron la nave, es decir, una semana después de la rotura en los empaques de las bombas de combustible, infringiendo así las citadas normas de Marina Mercante.

Se procederá entonces a decretar la responsabilidad administrativa por violación a normas de Marina Mercante, por parte del Capitán, sin que ello conlleve a imponer sanción alguna, ya que han transcurrido más de tres (3) años desde la ocurrencia de los hechos, operando así el fenómeno de la caducidad de la facultad sancionatoria, tal como lo establece el artículo 52 de la Ley 1437 de 2011.

En cuanto al avalúo de los daños, de acuerdo a la inspección hecha por el perito, fueron tasados en tres millones de pesos m/cte (\$3.000.000) que constituyen el precio de los ó-rings de las bombas de combustible, los cuales fueron reemplazados por unos nuevos.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR el artículo primero y segundo de la decisión de primera instancia del 20 de noviembre de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Coveñas, que de

acuerdo a lo expuesto en la parte motiva del presente fallo quedará así:

"DECLARAR ILEGÍTIMA la arribada forzosa de la M/N "TALISMAN" de bandera de Curazao, con matrícula No. 2008-C-1959, y como consecuencia declarar civilmente responsable al señor EDUARD SOPOV, de nacionalidad rusa, identificado con el pasaporte No. 704628728, en calidad de Capitán, por los hechos ocurridos el 9 de enero de 2013."

ARTÍCULO 2°.- MODIFICAR el artículo tercero de la decisión de primera instancia del 20 de noviembre de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Coveñas, que de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva del presente fallo quedará así:

"DECLARAR administrativamente responsable al señor EDUARD SOPOV, en calidad de Capitán de la M/N "TALISMAN", por incurrir en violación a las normas de Marina Mercante de acuerdo con la parte motiva de ésta decisión."

ARTÍCULO 3°.- CONFIRMAR el artículo cuarto de la decisión de primera instancia del 20 de noviembre de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Coveñas, de conformidad con la parte motiva del presente fallo.

ARTÍCULO 4°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Coveñas, el contenido del presente fallo a los Abogados JORGE LUIS CÓRDOBA GONZÁLEZ y ELIANA ROSA ROMERO STEVENSON, en calidad de apoderados del Capitán y del Armador de la M/N "TALISMAN" y a las demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 5°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Coveñas, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto

ARTÍCULO 6°.- REMITIR al Capitán de Puerto de Coveñas para que, una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, allegue copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase, 27 SEP 2017.


Contralmirante PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ
Director General Marítimo