

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 31 AGO 2016

Referencia: 15012011-025
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el abogado FABIAN RAMOS ZAMBRANO, apoderado especial de la Sociedad Portuaria MUELLES EL BOSQUE, en contra del fallo de primera instancia del 30 de julio de 2012, proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena dentro de la investigación por siniestro marítimo de encallamiento de la M/N "VENTA", ocurrido en el área de su jurisdicción, el día 21 de octubre de 2011, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante informe suscrito por el funcionario de altobordo del área de marina mercante CP5, Suboficial Primero ALEJANDRO MUÑOZ VARGAS, el Capitán de Puerto de Cartagena tuvo conocimiento del encallamiento que sufrió la M/N "VENTA".
2. Por lo anterior el día 21 de octubre de 2011, el Capitán de Puerto de Cartagena decretó la apertura de la investigación, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.
3. El día 30 de julio de 2012, el Capitán de Puerto de Cartagena profirió decisión de primera instancia a través de la cual declaró responsable del siniestro marítimo de encallamiento de la M/N "VENTA" de bandera lituana, al Terminal Marítimo MUELLES DEL BOSQUE S.A.

Así mismo, declaró a la Terminal Portuaria responsable de incurrir en Violación de Normas de Marina Mercante, específicamente lo contenido en la Resolución No. 478 de 2010.

En consecuencia, impuso a título de sanción a la empresa MUELLES DEL BOSQUE S.A. multa de diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de CINCO MILLONES SEISCIENTOS SESENTA Y SIETE MIL PESOS M/C (\$5.667.000).

Aunado a ello, el Despacho se abstuvo de fijar avalúo de los daños, por cuanto no se demostró perjuicio directo o reparación alguna por indemnizaciones.

1602

4. El día 22 de octubre de 2012, el señor FABIAN RAMOS ZAMBRANO, apoderado especial de la Sociedad Portuaria MUELLES EL BOSQUE S.A., interpuso recurso de reposición y en subsidio el de apelación en contra del fallo de primera instancia, proferido el día 30 de julio de 2012, por el Capitán de Puerto de Cartagena.
5. El día 12 de diciembre de 2012, el Capitán de Puerto de Cartagena rechazó por improcedente el recurso de reposición interpuesto por el abogado FABIAN RAMOS ZAMBRANO y, confirmó en su totalidad el fallo de primera instancia, asimismo, concedió en el efecto suspensivo el recurso de apelación ante el Director General Marítimo.

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 52 del Decreto Ley 2324 de 1984, esta Dirección General es competente para resolver los recursos de apelación por siniestros marítimos ocurridos dentro de la jurisdicción establecida 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

El perito marítimo JAIME MORALES NÚÑEZ, rindió dictamen pericial el día 8 de noviembre de 2011, en el que concluyó lo siguiente:

"(...) En la inspección de buceo realizada al casco no se detectaron averías en la obra viva, pintura, hélice y timón, no se vieron rajaduras en las soldaduras ni abolladuras en el casco. Acuerdo reporte del Capitán, no hay vías de agua ni cambios de lectura en las sondas de los tanques, lo que indica que no hay avería en el casco.

En la inspección efectuada no se detectó ninguna novedad que ponga en riesgo la tripulación, la nave ni la carga.

El Capitán, Piloto Práctico y las personas que interviene en la operación y maniobra de un buque, se soportan para la toma de decisiones de las características de la embarcación, canales, cartas de navegación y de la información suministrada del puerto; todas las decisiones se toman basados en el calado, eslora, manga, puntual, desplazamiento, tipo de timón, hélice y demás características propias del buque, así como las características del puerto como son la señalización, máximo calado permitido, longitud del muelle, corrientes, mareas y ayudas a la navegación con las que cuenta el puerto para su arribo; cualquier cambio o información mal suministrada, llevan a un error en la toma de decisiones.

La M/N "VENTA" si tocó fondo entre las boyas B3 y B4 estando en el canal, hecho que se pudo evidenciar en los registros de la minuta y se constataron en la inspección de buceo al encontrar el fondo removido en el lugar registrado en la minuta, tanto en proa como en popa.

102

El Piloto Práctico y el Capitán dicen que recibieron información que el calado máximo permitido era de 11.5 metros y al momento de tocar fondo estaba con un calado menor que el máximo permitido 9.5 (proa y 10.7 popa), es decir, 0.80 centímetros menos de lo máximo permitido.

La tocada de fondo no ocasionó ninguna avería al casco, hélice, timón, quillas de balance y pintura.

La maniobra de desencallamiento se facilitó con el apoyo del remolcador "OSCAR PÁEZ JR" y a las dos horas de marea subiendo.

Con el fin de evitar que esta novedad se siga presentando, recomiendo verificar la batimetría, rectificar el dragado para detectar si hay inconsistencias y señalar el canal con más boyas demarcando los puntos donde hay más riesgos de encallamiento.

Para los buques que estén en el límite del calado, recomiendo hacer los atraques en hora de más alta marea (...)" (Cursiva fuera de texto)

ARGUMENTOS DEL APELANTE

Del escrito de apelación presentado por el abogado FABIAN ALCIDES RAMOS ZAMBRANO, este Despacho se permite extraer los siguientes argumentos:

"(...) El fallo confunde los términos de calado con los de profundidad. Esta confusión se evidencia cuando en el fallo se afirma: se tiene demostrado que el día del siniestro la Agencia Marítima verificó con Muelles el Bosque, los calados del canal de acceso, siendo informado por este terminal que el calado era 12 metros, suficiente para el paso del buque VENTA. Sin embargo, el dictamen reveló que las profundidades reales eran entre 9.10 y 11 metros

En efecto, lo que el Terminal Marítimo informa, por un lado, es la profundidad máxima del canal (12 metros), y el calado máximo operacional del mismo (11.5 metros). Lo que el terminal informa, reitero, es el calado operacional del canal, teniendo en cuenta la profundidad del mismo. En este caso, como quiera que la profundidad del canal norte es de HASTA 12 metros, se tiene por tanto que el calado operacional MÁXIMO permitido es de HASTA 11.5 metros, es decir, no está habilitado el canal para recibir buques cuyo calado sea superior a 11.5 metros.

Téngase en cuenta la declaración que viene hecha por el Capitán del R/R HERCULES, según la cual en el sitio donde ocurrió el suceso la sonda le marcó unos 7 u 8 o 9 metros aproximadamente, bajo la quilla, teniendo en cuenta que la quilla del remolcador es de 3.40 metros, está claro que la profundidad en la zona promedio no bajaba de los 10.10, la profundidad en la zona era la garantizada por el TERMINAL. Que información errónea dio el TERMINAL, cuando está claro según la sonda del R/R que las profundidades, en el sitio del siniestro, estaban dentro de la operatividad del canal (...)"

103

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

El artículo 1513 del Código de Comercio: define los accidentes o siniestros marítimos de la siguiente manera:

"Para los efectos de este libro se considera accidente o siniestro marítimo el definido como tal por la ley, los tratados, convenios o la costumbre internacional" (Cursiva fuera de texto)

Por su parte el Decreto Ley 2324 de 1984 en su artículo 26, establece que los accidentes o siniestros marítimos son:

- (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 forzada*
- (F) *La contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina, y*
- (G) *Los daños causados por las naves o artefactos navales a las instalaciones portuarias"* (Cursiva y subrayado fuera de texto)

Se precisa que, una nave se encuentra encallada cuando su casco topa 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.

De acuerdo a la protesta presentada por el Capitán de la M/N "VENTA" y al informe de novedad presentado por el funcionario de altobordo de la Capitanía de Puerto de Cartagena, se tiene que, la mencionada motonave el día 21 de octubre de 2011, entrando en el Canal de MUELLES EL BOSQUE, encalló con un banco. Fue necesaria la ayuda de 2 remolcadores para que el barco pudiera ser reflotado, sin que ocurrieran mayores daños. Así las cosas, efectivamente se configuró el siniestro marítimo de ENCALLAMIENTO.

La Resolución 0071 del 11 de febrero de 1997 "*Por medio de la cual se determinó el reglamento de condiciones técnicas de operación de los Puertos*", expedida por la entonces vigente Superintendencia General de Puertos, hoy Superintendencia de Puertos y Transporte, fijó en su artículo 6° lo siguiente:

"(...) Artículo 6°. Corresponde a las Sociedades Portuarias y a quienes tengan autorización portuaria vigente mantener la profundidad en su canal de acceso, áreas de maniobras y sitios de amarre o atraque pactados (...)" (Cursiva fuera de texto)

De igual manera, por medio de dicha Resolución se estableció que las Sociedades Portuarias y beneficiarios de autorizaciones o licencias Portuarias, deben informar a la Superintendencia General de Puertos y a la Dirección General Marítima el calado operacional en el canal de acceso, en áreas de maniobras o sitios de atraque, así como, cualquier variación en los cambios de profundidad que puedan ocurrir de un día para otro.

Tratándose de los conceptos de calado del buque, calado operacional y profundidad mínima existente en el canal de acceso, es necesario aclararlos así:

- La profundidad mínima existente en el canal de acceso al Puerto, es la contenida en la carta náutica.
- El calado del buque, es la distancia vertical desde la quilla del barco hasta la línea de flotación.
- El calado operacional del Puerto, es la profundidad mínima del canal a la cual se le resta un determinado porcentaje como margen de seguridad.

Dilucidado lo anterior, se procede a analizar el material probatorio que reposa en esta investigación. En audiencia del 4 de noviembre de 2011, el representante legal del Terminal Marítimo Muelles El Bosque, señor RAFAEL ZORRILLA SALAZAR, manifestó:

"Para el caso del canal norte la profundidad del canal es de 12 metros y para el canal sur hasta la posición de atraque No. 1 es de 11.5 metros y las posiciones 2 y 3 es de 10.70 metros (...)" (cursiva fuera de texto)

Se tiene que el Capitán de la M/N "VENTA" informó que venía con un calado en proa de 9.5 mts y un calado de popa de 10.7 mts. Por otra parte, en la lista de calados operacionales de la Bahía de Cartagena (folio 83), se informa que el calado para Muelles el Bosque 1, 2, 3 y 4, oscila entre 10.36 y 11.58 metros.

Por consiguiente, es evidente que la Terminal Portuaria presentó una información errónea, generando confusión respecto del calado operacional del Muelle, tanto para el Piloto Práctico como para el Capitán de la mencionada motonave. Dicho error conllevó a una toma de decisiones equivocada, que tuvo como consecuencia el accidente ocurrido el día 21 de octubre de 2011 con la M/N "VENTA" de bandera lituana.

Por otra parte, del dictamen pericial presentado por el Perito en navegación JAIME MORALES se tiene que, al efectuarse medidas con sondaleza manual en el lugar de proa, habían profundidades que oscilaban entre los 9.10 y 11 metros, para el día 21 de octubre de 2011, fecha de ocurrencia del siniestro.

"El canal de ingreso a Muelles el Bosque tiene las boyas de señalización fondeadas a lado y lado del canal indicando la zona navegable, el buque se encontraba dentro del área señalizada al momento de la tocada de fondo. La batimetría presentada indica profundidades que no coinciden con las medidas que físicamente se tomaron con la sondaleza" (cursiva y subrayado fuera de texto).

Asimismo, manifiesta el apoderado en su escrito que la profundidad del canal de acceso es de 12 metros y que el calado operacional del Muelle El Bosque es de 11.5 metros, y que así lo corroboran los informes batimétricos, informes que no fueron aportados a esta investigación.

Por otro lado, no se puede asegurar que el calado operacional del muelle es de 11.5 metros, porque esto varía todos los días y por eso el informe batimétrico es diario. Está más que claro que el calado operacional para el día 21 de octubre de 2011 no fue de 11.5 metros, de otra manera no hubiese ocurrido el encallamiento de la M/N VENTA, la cual arribó con calados inferiores.

Puesto que no se encuentran favorables los argumentos esgrimidos por el apelante, se procede a confirmar el fallo de primera instancia del 30 de julio de 2012, proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en todas sus partes la decisión del 30 de julio de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva del presente fallo.

ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Cartagena el contenido de la presente decisión al doctor FABIAN RAMOS ZAMBRANO, en calidad de apoderado de la Sociedad Portuaria Muelles El Bosque S.A., y demás partes interesadas personalmente o por conducto de sus apoderados, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 3°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Cartagena, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4°.- REMITIR al Capitán de Puerto de Cartagena, 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 la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

31 AGO 2016



Vicealmirante **PABLO EMILIO ROMERO ROJAS**
Director General Marítimo