

49

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 28 MAR 2016

Referencia: 2401201102
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 22 de junio de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de ARRIBADA FORZOSA de la M/N "NATHALIA V", ocurrido el 16 de abril de 2011 previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de visita del 17 de abril de 2011, protesta suscrita por el Capitán de la M/N CANDELA V y protesta suscrita por el Capitán de la M/N NATHALIA V, recibida el día 19 de abril de 2011, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar tuvo conocimiento del presunto siniestro de arribada forzosa de la M/N NATHALIA V.
2. El día 20 de abril de 2011, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar emitió auto de apertura de la investigación por siniestro marítimo de arribada forzosa de la M/N "NATHALIA V", decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. El día 22 de junio de 2012, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar profirió fallo de primera instancia a través del cual declaró LEGÍTIMA la arribada forzosa de la M/N "NATHALIA V".

Asimismo, declaró que no existió responsabilidad del señor LUIS CALIXTO RÍOS LARA, Capitán de la mencionada motonave, ni del señor HUMBERTO ARROYO LICONA, en calidad de maquinista.

De igual forma, se fijó avalúo de los daños por valor de QUINCE MILLONES SETECIENTOS MIL PESOS M/C (\$15.700.000), de acuerdo a lo establecido en el informe pericial presentado el día 30 de abril de 2010 por el ingeniero naval ALFREDO ORCASITAS CURVELO.

63

4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar 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

CIRCUNSTANCIAS EN LAS CUALES SE PRODUJO EL ARRIBO FORZOSO

Bajo el mando del Capitán LUIS CALIXTO RÍOS LARA, la M/N "NATHALIA V", con una denotación de 6 tripulantes bajo sus órdenes, zarpó del puerto de Colón - Panamá el día 7 de abril de 2011 a las 13:16 horas, con una existencia de 4.500 galones de combustible con destino al puerto de Puerto Nuevo en la bahía de Portete La Guajira - Colombia.

El día 11 de abril de 2011, a las 4:41 horas encontrándose la embarcación en las siguientes coordenadas Latitud: 11°07,4 Norte y Longitud: 75° 02,4' West a 12 millas de la costa, el jefe de máquinas HUMBERTO ARROYO identificado con cédula de ciudadanía 9.087.786 de Cartagena, detectó un golpeteo en el motor principal, encontrado por detección auditiva que el golpeo era en el cilindro No. 3, por lo cual avisa al puente de gobierno que hay necesidad de parar la máquina. A las 4:48 horas para la máquina para dejar enfriarla y proceder a su revisión. A las 5:30 horas se abren las 5 tapas del cárter del motor y la tapa de la caja de engranajes. Al virar el motor con la palanca manual se observa que el motor se atasca en punto. Se procede a soltar las tapas de los cojinetes de biela del 1 al 5 y de los cojinetes de bancada del 1 al 6, encontrándose un desgaste total del material babbitt de los 5 cojinetes de biela y de los 6 cojinetes de bancada. Se informa al Capitán que el motor quede fuera de servicio y en consecuencia la embarcación a la deriva.

A las 7:30 horas del mismo día 11, la embarcación está derivando hacia la costa a una velocidad de 2 nudos. A las 19:50 horas se arroja al agua el ancla de estribor. A las 22:43 horas en la siguiente Latitud 10°43,3' Norte y Longitud 75°2' West, la embarcación para de garrear a 1.8 millas de la costa y a una profundidad de 8 metros. Estas posiciones están registradas en la carta de navegación 26001 Mar Caribe; el calado de la embarcación era de 3 metros. A partir de ese momento la embarcación mantiene comunicación permanente con la estación de guardacostas de Cartagena y la Capitanía de Puerto. Los días 12 y 13 de abril la lancha de guardacostas pasa revista a la embarcación para verificar que sus condiciones son normales.

fwj

50

CAUSA DE LOS ASPECTOS TÉCNICOS

Al momento de la avería la presión del aceite de los cojines era de 30 libra/pulgadas cuadradas (2.04 kilogramos por centímetros cuadrados) y la temperatura del aceite de 60 grados centígrados.

Al desmontar la culata del cilindro No. 3 se encontró, el vástago de la válvula de aire de arranque partido y doblado, el asiento de la válvula quedó enganchado en uno de los orificios de la parte superior del pistón, utilizados para colocar la herramienta de desmontaje; el resorte agarrotado, el asiento de la válvula no se encontró y la tuerca de sujeción del extremo del vástago de la válvula dañada. Por alguna circunstancia la válvula quedó agarrotada en su posición abierta y el golpeteo del pistón en cada carrera ascendente la partió, no causó daños en la camisa y el pistón si acaso un pequeño recalentamiento en la tubería de aire.

Hay dos posibles causas principales de la avería debido al recalentamiento de los cojinetes del tren alternativo: la primera, el huelgo de los cojinetes (biela y bancada) del tren alternativo por encima de las tolerancias permitidas, ocasionando que la cuña de la película de aceite fuera demasiado delgada por la fuga de aceite entre el cojinete y el muñon disminuyendo su capacidad de enfriamiento y lubricación; y la segunda, insuficiente presión de aceite al existir demasiado huelgo en los cojinetes.

En conclusión alguno de los cojinetes ya sea de biela o de bancada al perder el grosor del material babbit perdió su capacidad de lubricación y produjo el recalentamiento del mismo.

El estado actual de los cojinetes que requiere el remetalizado de todos casquetes tanto de biela como de bancada, soporta esta teoría, máxime que el cigüeñal quedaba atascado en un determinado punto.

CONDUCTA TÉCNICA Y NÁUTICA DE LAS PERSONAS INVOLUCRADAS

La conducta técnica del jefe de máquinas fue la acertada, porque de no para la máquina el daño se hubiera extendido a los muñones del eje cigüeñal, que podría llegar hasta modificar su estructura molecular si uno de los casquetes se hubiera adherido al respectivo muñon. Gracias a su decisión los muñones del cigüeñal se encuentran en buen estado y sus medidas originales se mantienen.

La conducta técnica del Capitán fue la acertada al botar al ancla en el momento oportuno para que el buque dejara de garrear y esta se adhiriera al fondo marino. Consiguió su objetivo y salvó su embarcación.

DAÑOS Y AVERÍAS OCASIONADOS

Desprendimiento del material babbit de los 5 cojinetes de biela y los 6 de bancada.
Daño del conjunto completo de la válvula de aire de arranque No. 3.

AVALÚO DE LOS DAÑOS

El recubrimiento con material babbit de los 5 cojinetes de biela y los 6 de bancada está por el orden de los DIEZ MILLONES DE PESOS M/C (\$10.000.000).

100

El cambio de la válvula de aire de arranque DOSCIENTOS MIL PESOS M/C (\$200.000). Además se debe proceder al mantenimiento y revisión de los 5 inyectores y las 5 bombas de inyección de combustible, valor estimado de CINCO MILLONES DE PESOS (\$5.000.000).

Revisión del regulador de velocidad que presenta desgaste en los piñones de accionamiento QUINIENTOS MIL PESOS M/N (\$500.000).

CONSIDERACIONES ADICIONALES

Considero que los daños en la sala de máquinas son enteramente mecánicos en el motor principal.

El casco no sufrió ningún daño gracias a la pericia del Capitán de la embarcación. Debo resaltar que en el libro de máquinas está registrado que el 21 de agosto de 2008 de Panamá, se rompió el pin de la bomba de lubricación del motor principal; el día 25 se pulieron manualmente los muñones números: 1-2-3-4 y 5 y se cambiaron todos los cojinetes de biela y bancada por los cojinetes reparados con medida estándar.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Respecto de lo que se considera accidentes o 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 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,*
- g) Los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias".*

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

"La entrada necesaria a puerto distinto del autorizado en el permiso de zarpe".

En audiencia del día 26 de abril de 2011, el Capitán de la M/N "NATHALIA V" manifestó:

"Bueno cuando llegó la M/N CANDELA pasamos el cabo de remolque y en ese momento empezamos a cobrar el ancla, después de cobrar el ancla nos empezaron a remolcar hacia Puerto Nuevo en La Guajira, llegando a este sitio el día 16 de abril de 2011 (...)"

Igualmente, el Capitán de la M/N CANDELA, declaró:

"Salí el día 12 de abril de 2011 de Panamá autorizado por los armadores para prestarle auxilio a la M/N NATHALIA V que se encontraba en la Latitud 10°43'N y Longitud 75°20'W fondeados, de ahí procedimos

hacia Puerto Nuevo a las 8:45 horas del día 14 de abril de 2011, con la motonave NATHALIA V remolcada (...)"

Por otra parte, en el acta de visita del día 17 de abril de 2011 se estableció que el muelle de atraque de la M/N NATHALIA V, fue en Puerto Nuevo. Efectivamente, la M/N NATHALIA V, llegó al puerto que tenía autorizado en su zarpe, remolcado por la M/N CANDELA V, porque en su recorrido presentó unas fallas mecánicas que le impidieron continuar el viaje por sí misma. Así, se debe aclarar que no se configuró el siniestro marítimo de arribada forzosa.

Relacionado a lo anterior, el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, aprobado mediante Resolución A.849, establece las siguientes definiciones:

"4.1 Siniestro marítimo: un evento que ha tenido como resultado:

- .1 la muerte o lesiones graves de una persona, causadas por las operaciones de un buque o en relación con ellas;*
- .2 la pérdida de una persona que estuviera a bordo, causada por las operaciones de un buque o en relación con ellas; o*
- .3 la pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque; o*
- .4 daños materiales graves sufridos por un buque; o*
- .5 la varada o avería importante de un buque, o la participación de un buque en un abordaje; o*
- .6 daños materiales graves causados por las operaciones de un buque o en relación con ellas; o*
- .7 daños graves al medio ambiente como resultado de los daños sufridos por uno o varios buques, causados por las operaciones de uno o varios buques o en relación con ellas".*

Los hechos se encuentran estrechamente relacionados con la definición establecida por la Organización Marítima Internacional en la citada Resolución, que define los siniestros graves de la siguiente manera:

"4.3 Siniestro grave: aquel que sin reunir las características del "siniestro muy grave" entraña:

- 1. Un incendio, explosión, abordaje, varada, contacto, averías por mal tiempo, averías causadas por hielos, grietas en el casco o supuesto defecto del casco, etc., que a su vez provocan;*
- 2. Averías estructurales que hacen que el buque no sea apto para navegar, por ejemplo, una hendidura en la obra viva, parada de las máquinas principales, averías importantes en los espacios de alojamiento, etc.; o*
- 3. Contaminación (independientemente de la magnitud); y/o*
- 4. Una avería que obligue a remolcar el buque o pedir ayuda a tierra".* *Cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto.*

En suma, se tiene que no se configuró el siniestro marítimo de arribada forzosa sino el daños graves, con lo cual este Despacho revoca los artículos primero y segundo de la decisión de primera instancia que se refiere a la legitimidad de la arribada forzosa de la M/N NATHALIA V y la exoneración responsabilidad en el mismo por parte del Capitán y el Maquinista.

Por otra parte, en el informe pericial presentado por el Ingeniero Naval ALFREDO ORCASITAS CURVELO, se explicó que el recalentamiento del motor se produjo porque alguno de los cojinetes (de biela o de bancada) al perder el grosor de material babbit perdió su capacidad de lubricación, quedando el motor fuera de servicio y la embarcación a la deriva.

En declaración del 26 de abril de 2011, el señor HUMBERTO ARROYO LICONA, maquinista de la M/N NATHALIA V, manifestó:

- La motonave no cuenta con los programas de mantenimiento de maquinaria a bordo.
- Que el último mantenimiento preventivo a la máquina fue el 25 de agosto de 2008.
- Que la última verificación de los tanques diarios de combustible fue en abril de 2009 en el astillero de ASTIVIK.
- Que no se realizó ninguna prueba prezarpe antes del último zarpe de Panamá.

En definitiva, se logró verificar que la avería sufrida por la M/N NATHALIA V, no ocurrió por un caso fortuito o fuerza mayor, sino que fue producto de la falta de previsión y de no asegurarse que la nave estuviera en buenas condiciones de navegabilidad, por parte del Capitán, a pesar de actuar acertadamente en el momento en el que ocurrió el siniestro, no lo hizo con anterioridad pudiendo evitar este accidente. Por tal hecho, este Despacho declara la responsabilidad tanto del Capitán como del Maquinista en el siniestro marítimo de avería sufrido por la M/N NATHALIA V, el día 16 de abril de 2011.

Analizado el material probatorio se tiene que, la autorización de zarpe expedida por la Autoridad Marítima de Panamá tenía validez hasta las 11:10 horas del 8 de abril de 2011, por lo que la M/N NATHALIA V, el día 11 de abril de 2011 cuando quedó a la deriva por falta de máquinas, se encontraba navegando sin zarpe.

El Decreto Ley 2324 de 1984 en su artículo 97 respecto del documento de zarpe establece que:

"Toda nave debe obtener el documento de zarpe, el cual se expedirá el respectivo Capitán de Puerto, cuando reúna los requisitos para ello. No se autorizará el zarpe a las embarcaciones que no exhiban el certificado de navegabilidad vigente que garantice que la nave reúne las condiciones de seguridad necesarias para la navegación".

Es obligación de Capitán cumplir con las leyes y los reglamentos de marina, dentro de estas obligaciones se incluyen contar con los documentos pertinentes en el momento del zarpe, este deber se encuentra consagrado en el artículo 1 de la Resolución 520 de 1999:

"3. Documentos pertinentes: Entiéndase por documentos pertinentes, el conjunto de documentos expedidos por la Autoridad Marítima Nacional o Local, así como los avalados o admitidos por las mismas, habiendo sido expedidos por una Autoridad Marítima extranjera o por alguna Organización Reconocida, los cuales varían de acuerdo con la clase de nave y serán objeto de verificación en las inspecciones que se practiquen a las naves.

Los documentos pertinentes respecto a las naves y artefactos de matrícula nacional son:

- a) Licencias de navegación de la totalidad de la tripulación;*
- b) Patente de navegación o permiso especial de navegación (según la clase de nave);*
- c) Patente del Instituto Nacional de Pesca y Acuicultura, INPA, tratándose de naves pesqueras;*
- d) Resolución de autorización o registro de ruta (según el tráfico que realice la nave);*
- e) Documento de zarpe y demás documentos exigidos por las normas de la marina mercante vigentes, de acuerdo con la clase de nave;*
- f) Certificado de matrícula o en su defecto pasavante;*
- g) Certificado de registro de motor;*
- h) Certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible;*
- i) Certificados estatutarios de seguridad, navegabilidad, dotación mínima y prevención de la contaminación;*
- j) Autorización especial para tránsito expedida por la Capitanía de Puerto de conformidad con lo previsto en los literales f) y g) del artículo 2o. de la presente resolución".*

102

2

Dicho documento no solo especifica quién es el Capitán de la embarcación, sino también el puerto de destino, número de tripulación, pasajeros, y fecha de vigencia del mismo. Al documento de zarpe se le debe dar estricto cumplimiento, pues se debe garantizar la seguridad de la vida humana en el mar. Por lo tanto, navegar con el zarpe vencido, constituye no solo un error, sino también una clara violación a las normas de marina mercante, que traen como consecuencia una responsabilidad por parte del Capitán. De lo anterior se puede concluir que existió violación a las normas de marina mercante.

Las Violaciones a las Normas de Marina Mercante son aquellas que se producen por el incumplimiento de la legislación marítima colombiana, relacionada con los requisitos que establece la Autoridad Marítima para permitir operaciones en agua jurisdiccionales.

En la investigación quedó plenamente probada la omisión de las reglas marítimas, sin embargo, al establecer la sanción en vía de consulta, observa este Despacho que operó el fenómeno de la caducidad.

El artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984 establece el contenido de los fallos:

"Los fallos serán motivados, debiendo hacer la declaración de culpabilidad y responsabilidad con respecto a los accidentes investigados, si es que a ello hubiere lugar y, determinará el avalúo de los daños ocurridos con tal motivo. Así mismo, impondrá las sanciones o multas que fueren del caso si se comprobaren violaciones a las normas o reglamentos que regulan las actividades marítimas".

En relación con el avalúo de los daños, se fijó en el fallo de primera instancia por un valor de QUINCE MILLONES SETECIENTOS MIL PESOS M/C (\$1.700.000), conforme al informe pericial del Ingeniero Naval ALFREDO ORCASITAS.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- REVOCAR los artículos primero y segundo de la decisión de primera instancia del día 22 de junio de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva del presente fallo.

ARTÍCULO 2°.- ADICIONAR un artículo a la decisión del 22 de junio de 2012, emitida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, la cual quedará así:

"DECLARAR responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de daños materiales graves sufridos por la motonave "NATHALIA V" de bandera panameña, al señor LUIS CALIXTO RÍOS LARMOISES CAMPO CAMPO, identificado con la cédula de ciudadanía No. 73.123.632 de Cartagena, en su condición de Capitán de la citada nave, con fundamento en lo expuesto en la parte motiva del presente proveído."

ARTÍCULO 3°.- CONFIRMAR en sus demás partes el fallo del 22 de junio de 2012, proferido por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar.

ARTÍCULO 4°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar el contenido del presente fallo al señor LUIS CALIXTO RÍOS LARA, identificado con cédula de ciudadanía No. 73.123.632 expedida en Cartagena, en calidad de Capitán de la M/N "NATHALIA V", al señor JESÚS MOSCOTE MEDINA, identificado con cédula de ciudadanía No. 84.032.385 expedida en Riohacha, en calidad de armador de la mencionada motonave, a la agencia marítima PARAJIMARU LTDA, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 5°.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Puerto Bolívar 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 Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase, 28 MAR 2016



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