

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 21 JUN 2017

Referencia: 14012013015  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 23 de septiembre de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de arribada forzosa de la M/N "CAYENA" de bandera panameña, ocurrida el 12 de julio de 2013, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante protesta suscrita por el señor EDGAR WILLI QUINO IBÁÑEZ, Capitán de la M/N "CAYENA", el Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento del presunto siniestro de arribada forzosa de la mencionada motonave.
2. El 12 de julio de 2013, el Capitán de Puerto de Santa Marta emitió auto de apertura de la investigación contra el Capitán y el Agente Marítimo de la M/N "CAYENA" 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.
3. El 23 de septiembre de 2013, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia a través del cual declaró LEGÍTIMA la Arribada Forzosa de la M/N "CAYENA" de bandera panameña con registro No. 40522-09, efectuada por el señor EDGAR WILLI QUINO IBÁÑEZ, en calidad de Capitán de la citada nave.

Asimismo, declaró que no hubo violación a las normas de marina mercante por parte del Capitán de la M/N "FM EXPRESS".

De igual forma, se abstuvo de fijar el avalúo de los daños.

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 2° 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 "CAYENA", señor EDGAR WILLI QUINO IBÁÑEZ, respecto de los hechos ocurridos, se extrae lo siguiente:

*"(...) Yo presento la carta de protesta porque tenemos que ingresar a la bahía del Puerto Santa Marta - Colombia área de fondeo en Arribada Forzosa, en julio-10-2013 a 1454 LT. El barco zarpó del muelle de Cementos Argos de Cartagena después de cargar Cemento Clinker a granel.*

*Luego fondeamos en área de fondeo Mamonal (Cartagena) para recibir unos repuestos enviados por los operadores de Miami, 1945 horas levamos ancla y zarparamos del fondeadero Mamonal, a 2030 LT. Iniciamos viaje de mar con destino a Paramaribo - Suriname.*

*Hoy 11 julio-2013 a 1014 LT, la máquina principal paró en posición Latitud 11°32.7 problema en la turbina de la máquina principal, luego de comunicarnos con los operadores Marsec One, Corp., el Superintendente de Operaciones con el Ingeniero en Jefe llegan a determinar que hay que bloquear el rotor de la turbina para evitar daños mayores y proceder en arribada forzosa al puerto más cercano que es Santa Marta. (...)*

*El barco queda sin gobierno, todo a bordo en buenas condiciones de seguridad y las condiciones del tiempo son muy buenas en mar 2.*

*A 1630 horas terminan de bloquear la turbina de la máquina principal y procedemos a navegar hacia el Puerto de Santa Marta a bajas revoluciones solo con los blowers auxiliares también la velocidad es 3 nudos, con ésta velocidad el ETA a la boya de mar es para julio-12/0200 LT. (...)" (Cursiva fuera de texto)*

De acuerdo con el dictamen pericial rendido por el señor JULIO CESAR MEDINA BENAVIDES, en calidad de Perito Marítimo de Maquinaria Naval, respecto a las causas que rodearon el arribo de la motonave, se extrae lo siguiente:

#### *"(...) ANTECEDENTES*

*La MN CAYENA zarpó del puerto de Cartagena con destino puerto Suriname cargado de Clinker estando a la altura de La Guajira según versión del Capitán presentó un fuerte golpe en la turbina del motor principal, el jefe de máquinas baja las revoluciones y la revisa y consulta con el departamento técnico de su empresa y deciden bloquear la turbina y colocar el sistema de aire de admisión de emergencia y dirigirse al puerto más cercano para hacer una inspección técnica a la turbina por parte del taller que la había reparado recientemente, durante el tiempo de navegación a bajas revoluciones, posterior al bloqueo de la turbina, se presentó un sobrecalentamiento en el sistema de gases de escape hasta el punto de generarse*

120

un conato de incendio en ésta área del motor al quemarse el revestimiento térmico, igualmente las altas temperaturas hicieron que se rompiera la junta de expansión del motor y parte del ducto de salida de gases de escape a la cubierta, razón por la cual deciden parar el motor y pedir ayuda de remolcador para su recalada al puerto.

#### DESCRIPCIÓN DE LA INSPECCIÓN PERICIAL

El buque se encuentra fondeado en el área de fondeo de la Sociedad Portuaria de Santa Marta, y con el motor fuera de servicio, se hace inspección del motor principal y se encontraron las siguientes novedades:

- Se evidencia motor principal fuera de servicio y parte del ducto de sistema de gases de escape desmontado.
- Se evidencia partículas metálicas derretidas por alta temperatura en el ducto de salida de la turbina.
- Se evidencia rompimiento de la junta expansiva y parte del ducto de salida de gases por alta temperatura y por fatiga de material.
- Se evidencia que abordo no existen repuestos de la junta de expansión.
- Se evidencia que la causa del arribo al puerto de Santa Marta fue de manera obligada y forzada.
- Se evidencia que no existía ninguna forma de reparar la avería del motor y de continuar el viaje.

#### CONCEPTO TÉCNICO

Generalmente cuando estas turbinas, que trabajan a unas altísimas revoluciones, presentan este tipo de golpe es por una descompensación que sufren por la resistencia que tienen al intentar inyectar el aire a presión al motor pero éste se encuentra obstruido, dicha obstrucción se puede presentar en el enfriador de aire de barrido por encontrarse sucio, la presencia de altas temperaturas en los ductos de escape se debe a la poca entrada de aire a la cámara de combustión lo cual la hace incompleta y parte del combustible sale aún encendido en forma de carbón, hacia el sistema de escape o también podría deberse a una mala inyección del combustible en los inyectores razón por la cual se debe hacer también un chequeo al sistema de inyectores para descartar exceso de inyección de alguna de las cámaras. (...)" (Cursiva fuera de texto)

#### CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

En lo que respecta 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 internacionales, 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:

163

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

Del mismo modo, la norma *ibídem*, distingue 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)*

Si bien dentro del expediente no se aportó el documento de zarpe, del Acta de Protesta presentada por el Capitán de la embarcación, es claro que la M/N "CAYENA" partió cargado con Cemento Clinker desde Cartagena con rumbo a Suriname, y debido a una avería en la turbina del motor principal, se vieron obligados a apagar la máquina, situación que los obligó a arribar al puerto de Santa Marta. En resumen, el 12 de julio de 2013 se configuró el siniestro marítimo de arribada forzosa, con el fin de proteger la vida humana en el mar y reparar los daños presentados en la embarcación.

Así las cosas, para determinar la legitimidad o ilegitimidad de la arribada forzosa, es importante resaltar algunos fragmentos de lo declarado en audiencia del 16 de julio de 2013, por parte del señor EDGAR WILLI QUINO IBÁÑEZ, Capitán de la M/N "CAYENA", quien narró los hechos de la siguiente manera:

*"(...) Zarpamos de Cartagena (Colombia), para Surinam el puerto es Paramaribo, entonces comenzamos viaje de mar, el día 11 de julio de 2013, allí a las 10:14 de la mañana el ingeniero jefe avisa que sintió un golpe en la turbina principal entonces para la máquina, a las 10:14 entonces avisa que el problema es en el turbo en la turbina, (...) entonces él dice que siente duro el movimiento, y de ahí procedimos a llamar a los superintendentes de los operadores en Miami, ellos conversan entonces llegan a la conclusión de bloquear el rotor de la turbina, entonces en esa situación no se podía continuar el viaje porque así la velocidad era poquísima, (...) cuando paramos la máquina estábamos a 11 millas de Santa Marta, era el puerto más cercano, porque la turbina estaba en tiempo de garantía que dieron de seis meses, ya había sido reparada en Cartagena, el 23 de junio por una compañía americana, (...) y a las 16:36 iniciamos a navegar a bajas revoluciones hacia el puerto de Santa Marta, veníamos navegando con pich 4 y las revoluciones eran solamente de 160 de la máquina principal, entonces la velocidad que teníamos era de 2 nudos. (...) a 18:15 de la maquina avisan que un conato de incendio que se presentó en la manga de extensión de la turbina, (...) y después se verifica que todo estaba apagado, y luego el remolcador ATLAS llegó a las 00:45, del día 12 de julio, (...)"*

Sobre si habían arribado a Cartagena con problemas mecánicos en la turbina, dijo:

*"(...) Zarpamos de Cartagena luego de ser reparada completamente la turbina el día 23 de junio de 2013, hacia Fons Mabine en Haití, todo el viaje, todo bien, después de descargar el cemento en este puerto regresamos a Cartagena, y también el viaje todo bien, y de ahí cargamos el Clinker que es la materia prima del cemento, ya cuando estábamos navegando para Surinam, surgió el problema. (...)"*

La anterior declaración, fue confirmada en su totalidad por los señores HERNAN ARTURO VALDEBENITO AGUILERA, quien se desempeñaba como Primer Oficial de la motonave y SANTIAGO ENRIQUE VELASCO CANALES, quien se desempeñaba como Jefe de Máquinas

Edg

de la embarcación, quienes coincidieron en afirmar que arribaron en puerto distinto por daños presentados en la turbina del motor principal, la cual había sido reparada veinte días antes de ocurrido el daño, razón por la que se vieron obligados a suspender la navegación.

Coinciden las declaraciones hechas por el Capitán y la tripulación, sobre las circunstancias que ocasionaron el daño ocurrido en el motor principal de la M/N "CAYENA", con el concepto técnico del Perito Marítimo de Maquinaria Naval "(...) se presentó un sobrecalentamiento en el sistema de gases de escape hasta el punto de generarse un conato de incendio en ésta área del motor al quemarse el revestimiento térmico, igualmente las altas temperaturas hicieron que se rompiera la junta de expansión del motor y parte del ducto de salida de gases de escape a la cubierta, razón por la cual deciden parar el motor y pedir ayuda de remolcador para su recalada al puerto (...)", evento que forzó a que la motonave fuese detenida y remolcada hacia Santa Marta.

Se concluye entonces que las circunstancias que rodearon la arribada forzosa de la M/N "CAYENA", se genera por situaciones que eran imposibles de anticipar (*fuerza mayor*), por cuanto fueron imprevisibles e irresistibles para el Capitán de la motonave, debido a que era imposible prever la rotura de la junta de expansión del motor principal, aun cuando veinte días antes de ocurrido el siniestro se le había realizado mantenimiento a dicha pieza.

La regla general presente en éste tipo de procesos, nos señala que se presume la responsabilidad del agente, en éste caso del Capitán de la nave como jefe superior y encargado del gobierno de la misma, tal como lo consagra el artículo 1495 del Código de Comercio, salvo cuando se demuestra la existencia de un eximente de responsabilidad como lo es la fuerza mayor o el caso fortuito.

El concepto de fuerza mayor se entiende como un imprevisto al cual no se puede resistir, que para que se configure deben demostrarse los supuestos de imprevisibilidad y irresistibilidad, definidos así por 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)

Al cotejar el material probatorio con la citada tesis jurisprudencial, evidencia el Despacho que ese *suceso súbito o intempestivo* al que se refieren las Altas Cortes, no fue otro distinto a la rotura de la junta de expansión del motor y de parte del ducto de escape de gases a la cubierta, y que pese a que llevó a los maquinistas de la nave a apagar el motor principal, generó un incendio que logró ser controlado, lo cual demostró diligencia por parte de la tripulación y en general evitó daños mayores, circunstancias que califican como legítima la decisión de arribar al puerto de Santa Marta.

Debido a las altas temperaturas que se presentaban al momento de la navegación y al sobrecalentamiento en el sistema de gases, se rompió la junta de expansión del motor, lo que impedía su normal funcionamiento y entrada inminente al puerto más cercano para ser reparado, tal como lo hizo el Capitán al recalar en Santa Marta; motivo por demás suficiente para que el Despacho considere probada la ruptura del nexo causal entre el hecho y el daño, siendo suficiente para exonerar de responsabilidad al señor EDGAR WILLI QUINO IBÁÑEZ, Capitán de la M/N "CAYENA", por lo ocurrido el 12 de julio de 2013.

Finalmente, se observa que el Capitán de Puerto de Santa Marta consideró que no existió violación a las normas de la Marina Mercante por parte del Capitán, pero no lo consignó en la decisión de primera instancia, hecho que en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984 debe contemplarse en la parte resolutive, por lo cual se procederá a aclarar en tal sentido la decisión consultada.

En cuanto al avalúo de los daños, se puede evidenciar que no obra dentro del expediente prueba que determine el valor de los daños ocasionados por el siniestro de arribada forzosa.

Teniendo en cuenta lo anterior y entendiendo que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, citar a las partes y en si recolectar material probatorio, para determinar el tema del avalúo de los daños, se debe emitir una decisión de plano, motivo por el cual éste Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

#### RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR el artículo primero de la decisión de primera instancia del 23 de septiembre de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, de acuerdo con lo expuesto en la parte motiva del presente fallo.

ARTÍCULO 2°.- MODIFICAR el artículo segundo de la decisión de primera instancia del 23 de septiembre de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, que de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva del presente fallo quedará así:

"DECLARAR que no existió violación a las normas de Marina Mercante por parte del señor EDGAR WILLI QUINO IBÁÑEZ, en calidad de Capitán de la M/N "CAYENA", ni de la tripulación de la misma, de acuerdo con la parte motiva de ésta decisión.

ABSTENERSE de fijar un avalúo de daños por el siniestro marítimo, conforme con lo expuesto en la parte motiva de éste fallo."

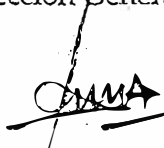
ARTÍCULO 3°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, el contenido del presente fallo al señor EDGAR WILLI QUINO IBÁÑEZ, en calidad de Capitán de la M/N "CAYENA", a la Agencia Marítima INTERSHIP AGENCY S.A.S., por intermedio de su Representante Legal y a las demás partes interesadas, 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 Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

12/1

ARTÍCULO 4º.- REMITIR al Capitán de Puerto de Santa Marta 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, 21 JUN 2017



Contralmirante PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ  
Director General Marítimo