

209

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

19 DIC 2017

Referencia: 14012014005

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 30 de marzo de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de arribada forzosa de la M/N "DELTA I" de bandera colombiana, ocurrida el 28 de agosto de 2014, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante protesta suscrita por el señor HENRY LOZANO ARBOLEDA, Capitán de la M/N "DELTA I", el Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento del presunto siniestro de arribada forzosa de la mencionada motonave.
2. El 1º de septiembre de 2014, el Capitán de Puerto de Santa Marta emitió auto de apertura de la investigación contra el Capitán y el Propietario o Armador de la M/N "DELTA I" 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 30 de marzo de 2016, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia a través del cual declaró ILEGÍTIMA la Arribada Forzosa de la M/N "DELTA I" y declaró responsable al señor HENRY LOZANO ARBOLEDA, en calidad de Capitán de la citada nave.

Así mismo, declaró que existió violación a las normas de marina mercante por parte del señor HENRY LOZANO ARBOLEDA, Capitán de la M/N "DELTA I", por los hechos ocurridos el 28 de agosto de 2014, en consecuencia, impuso como sanción una multa de TRES (3) salarios mínimos legales mensuales vigentes, que corresponden a la suma de DOS MILLONES SESENTA Y OCHO MIL TRESCIENTOS SESENTA Y DOS PESOS M/CTE (\$2.068.362), pagaderos de forma solidaria con el señor UBALDO YURI CHAMORRO SANTIS, en calidad de Propietario y Armador de la mencionada motonave.

También decidió suspender por el término de SEIS (6) meses la licencia de navegación No. 14.227.850, que se le otorgó al señor HENRY LOZANO ARBOLEDA.

H

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

4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Santa Marta 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 la protesta rendida por el Capitán de la M/N "DELTA I", señor HENRY LOZANO ARBOLEDA, respecto de los hechos ocurridos, se extrae lo siguiente:

"Siendo el día 14 de agosto del 2014, navegando entre Cartagena Colombia a Punto Fijo Venezuela, en parada técnica del barco Delta I para revisar el motor principal se detecta una limaña de casquetes o anillos en uno de los filtros de aceite del motor principal, por precaución y estando a la altura de Puerto Bolívar, decidí colocar el barco en sitio seguro buscando abrigo en el Cabo de la Vela.

Por recomendación del Jefe de Máquinas, se dejó el motor principal apagado una vez que se detectó golpeteo interno, nuestra ubicación en ese momento era de 2 millas al Cabo de la Vela. A las 08:00 del día 16 de agosto de 2014, ordené tirar el ancla, sabiendo que no teníamos cabo para esa profundidad, siendo así una maniobra para contrarrestar la corriente.

Seguimos navegando con el ancla en péndulo para buscar resistencia y el barco tuviera deriva menor. Teniendo cobertura de celular, di conocimiento al Doctor YURI CHAMORRO (3008618107), Propietario del barco, de los acontecimientos que teníamos a bordo, se ordenó antes de declarar emergencia realizar de nuestra cuenta un remolque al Cabo de la Vela, y así se hizo desde Riohacha, de la cual, no surtió efecto ya que el tiempo no permitió realizar éste remolque al Cabo de la Vela. (...)

(...) Acudí a la Capitanía de Santa Marta, en donde oficialmente se me ayudó por intermedio del Jefe Molineras, con todas las direcciones y celulares de las empresas que funcionan en Santa Marta para estos eventos de remolque. (...)

(...) 26-08-2014, por gracia del Señor, hemos sido avistados por una embarcación de pesca artesanal, le solicité ayuda por radio VHF canal 16 y ésta nos remolcó hasta Taganga, quedamos fondeados (28-08-2014) a espera de la investigación por parte de la CP4 Capitanía de Santa Marta, por arribada forzosa." Cursiva fuera de texto

De acuerdo con el informe de inspección de seguridad rendido por el Ing. SERGIO ERNESTO DELGADO MUÑOZ, en calidad de Oficial Inspector del Estado de Abanderamiento, respecto a las observaciones encontradas en la M/N "DELTA I", se extrae lo siguiente:

"(...) Conclusiones

a) Teniendo en cuenta la catalogación de la nave, ésta no cuenta con los equipos y elementos adecuados y exigidos en el Anexo A de la Resolución 220/12, con el fin de llevar a cabo una navegación segura.

b) Por no contar con el certificado de gestión de seguridad, no se recomienda que el buque efectúe cualquier operación, ya que los procedimientos de abordaje para operaciones seguras no se encuentran avaladas y certificadas.

c) La motonave no se encuentra incluida dentro de la Resolución DIMAR No. 0185 del 26 de junio de 2007, el cual habilita a la empresa "TRANSPORTE MARÍTIMO DE CABOTAJE HERNANDO GIL GRAJALES" para el transporte de carga internacional.

d) No cuenta con condiciones de estanqueidad adecuadas, poniendo en riesgo la seguridad de la tripulación durante la navegación. (...)" Cursiva, negrilla y subrayado 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:

"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

Tal como lo establece el documento de zarpe (folio 13), la M/N "DELTA I" salió el 14 de agosto de 2014 desde Cartagena con destino a Punto Fijo en Venezuela. El 16 de agosto a la altura de Puerto Bolívar en La Guajira, la nave presentó una falla en la máquina debido a un desgaste en los anillos del motor principal, lo que hizo que fuera imposible continuar con la navegación, situación que los obligó a recalar en Taganga. En definitiva, el 28 de agosto de 2014 se

configuró el siniestro marítimo de arribada forzosa, con el fin de proteger la vida humana en el mar y atender 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 4 de noviembre de 2014, por parte del señor HENRY LOZANO ARBOLEDA, Capitán de la M/N "DELTA I", quien narró los hechos de la siguiente manera:

"(...) Zarpe de Cartagena el día 14 de agosto, el día 16 de agosto a la altura de Puerto Bolívar tuve emergencia en la máquina, motor principal, tirando el ancla, como maniobra de resistencia a la corriente marítima y a la brisa para no alejarme de la costa, se resolvió con el Jefe de Máquina YANIER CHAVERRA, celular 3106478474, por revisión del filtro de aceite del motor principal, ver limaña, de la cual deducimos que un posible desgaste de los anillos y al sentir golpeteo en la máquina, no la volvimos a encender, (...) el día 26 se ha visto una embarcación de pesca artesanal que en comunicación por radio VHS canal 16, nos prestó ayuda y desinteresadamente nos remolcó hasta Taganga llegando el 28 de agosto, dejando el barco fondeado, donde procedí a venir a la Capitanía y radicar el documento de arribada forzosa, en la oficina jurídica el Teniente Neyl Pérez, analizamos el tema, decidimos no tocar el barco, que el perito nombrado el señor José Francisco Gracia Romero, en la cual lo contacté por teléfono y estuvimos 100% de acuerdo que, el señor Yuri Chamarro, propietario del barco enviara mecánico, para destapar la máquina y yo poder demostrar que el daño acaecido en ella se venía gestando por reparación ya que tenía más de 6 años sin haberle realizado un overhall, (...)" Cursiva fuera de texto

Sobre las razones por las cuales la M/N "DELTA I" no contaba con manual de gestión de seguridad a bordo o un sistema equivalente implementado que evidenciara planes de mantenimiento a bordo, señaló:

"(...) Corresponde al propietario y/o armador tener a bordo implementad el manual de seguridad, uno como Capitán recibe la nave y los armadores, todo le dan respuesta que está en trámite, que se lo voy a conseguir, y con la necesidad del trabajo a uno le toca actuar bajo los términos del armador." Cursiva fuera de texto

En declaración dada el 2 de diciembre de 2014, el señor JOSE GABRIEL CASTAÑEDA VARGAS, Segundo Maquinista de la M/N "DELTA I", indicó lo siguiente con relación a las causas que generaron el arribo de la nave a puerto distinto el 28 de agosto de 2014:

"(...) Si tengo un concepto final, y es dejar claro que tanto en San Andrés como en Cartagena el señor HENRY LOZANO, Capitán del barco no compró lo necesario, no tuvo en cuenta la lista que los maquinistas le dieron para que se comprara y poder realizar el viaje como es debido. De esto puede dar fe el señor LIBARDO PRADILLA, (...) y en el zarpe de Cartagena hasta donde fue la avería tampoco tuvo en cuenta, los requerimientos técnicos por parte del Jefe de Máquina, (...) a punto que no compró los filtros de aceite, y en mi concepto personal éste fue el detonante del daño de la máquina, porque los tanques de éstas naves son metálicos y desprende limaña (partículas de metal) (...)" Cursiva fuera de texto

Del informe técnico inicial por reparaciones hecho a la M/N "DELTA I" y presentado el 26 de diciembre de 2014 por el señor NEHEMAN SAMIR JALLER CERCHIARO, en calidad de Perito Marítimo en Maquinaria Naval, se encontraron los siguientes hallazgos en el motor:

"(...) 3. INSPECCIÓN

Durante la inspección desarrollada el día 17 de diciembre de 2014, se evidenció que el motor propulsor había presentado daño por desgaste excesivo en el cigüeñal, en la biela del puesto número 4 y en los cojinetes respectivos. (...)" Cursiva fuera de texto

Observa el Despacho, que si bien el informe técnico que se pretendía realizar a la M/N "DELTA I" con el fin de identificar las causas que derivaron en la falla que presentó el motor, no se pudo realizar por la falta de colaboración del propietario de la nave, de las declaraciones y del informe de reparaciones hecho a la embarcación, se infiere que la última revisión hecha a las piezas que componen la máquina principal se había realizado seis (6) años atrás, razón por la cual se generó un desgaste en los anillos y en el cigüeñal del motor, lo que denota una falta de mantenimiento, lo que llevó inevitablemente a la imposibilidad de la nave para continuar con la navegación y al posterior arribo a puerto distinto.

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 de la nave 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 la fuerza mayor o el caso fortuito, la culpa exclusiva de la víctima o el hecho de un tercero, presupuestos que no se lograron demostrar en la presente investigación.

Al cotejar el material probatorio, se puede evidenciar que las circunstancias de modo, tiempo y lugar que rodearon el siniestro marítimo de arribada forzosa de la M/N "DELTA I", no tuvieron su origen en un hecho imprevisible sino que se produjo por la negligencia del señor HENRY LOZANO ARBOLEDA, quien en su condición de Capitán, decidió iniciar la navegación sin previamente haber verificado el estado de las partes que componen el motor, y que sumado a lo anterior no tuvo en cuenta las recomendaciones de los maquinistas, en cuanto al cambio del aceite y la no reutilización del diésel, hechos que sumados a la falta de mantenimiento, son suficientes para confirmar la decisión de primera instancia y declarar la responsabilidad del Capitán, señor HENRY LOZANO ARBOLEDA, por arribada forzosa ilegítima de la M/N "DELTA I", ocurrida el 28 de agosto de 2014.

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 lo que el Despacho considera que al haber sido el Capitán M/N "DELTA I", señor HENRY LOZANO ARBOLEDA, declarado responsable en ésta instancia junto a la tripulación, éste vulneró 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 1501 de la norma ibídem, señala dentro de las funciones y obligaciones del Capitán:

"(...) 1) Cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va a emprender;
(...) " *Cursiva fuera de texto*

Dentro de los documentos pertinentes exigidos por la Autoridad Marítima Nacional, para el correcto ejercicio de la navegación, así como para el control y vigilancia de las naves y artefactos navales, la Resolución 520 de 1999 exige para las embarcaciones nacionales:

- "(...)
- 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 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.*
- "(...)" *Cursivas fuera de texto*

Observa el Despacho que la conducta técnica y náutica del señor HENRY LOZANO ARBOLEDA, Capitán de la M/N "DELTA I", no fue adecuada y que de su actuar negligente, se puso en riesgo la vida de los tripulantes y la seguridad de la embarcación, por lo que de conformidad con los numerales 1 y 15 del artículo 79 del Decreto 1597 de 1988, lo hace merecedor de la suspensión de la licencia de navegación por el término de seis (6) meses, tal como lo decidió la Capitanía de Puerto de Santa Marta en primera instancia.

Ahora bien, el señor UBALDO YURI CHAMORRO SANTIS, como Propietario y Armador de la M/N "DELTA I", deberá responder solidariamente en el pago de la multa por las culpas del Capitán, tal como lo establece el artículo 1479 del Código de Comercio, específicamente por haber permitido que la nave operara sin los certificados requeridos por la Autoridad Marítima, vulnerando así las normas de Marina Mercante, motivo por el cual se procederá a confirmar la sanción impuesta.

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

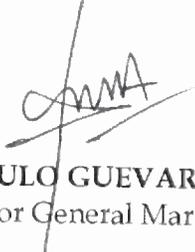
ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en todas sus partes la decisión de primera instancia del 30 de marzo de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de éste fallo.

ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, el contenido del presente fallo al señor HENRY LOZANO ARBOLEDA identificado con cédula de ciudadanía No. 14.227.850 expedida en Ibagué, en calidad de Capitán de la M/N "DELTA I", al señor UBALDO YURI CHAMORRO SANTIS identificado con cédula de ciudadanía No. 92.514.327 expedida en Sincelejo, en calidad de Propietario y Armador de la citada embarcación 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.

ARTÍCULO 4°.- 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,


Vicealmirante **PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ**
Director General Marítimo