

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

18 DIC 2017

Referencia:

14012015007

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 septiembre de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de arribada forzosa de la M/N "GREAT LAKES" de bandera panameña, ocurrida el 6 de agosto de 2015, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante informe suscrito por el ST. JEYS MADRID ARIZA, Suboficial de Guardia de la Estación de Control de Tráfico y Vigilancia Marítima, el Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento del presunto siniestro de arribada forzosa de la M/N "GREAT LAKES".
2. El 6 de agosto de 2015, el Capitán de Puerto de Santa Marta emitió auto de apertura de la investigación contra el Capitán y el Armador de la M/N "GREAT LAKES" 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 septiembre de 2015, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia a través del cual declaró responsable del siniestro marítimo de arribada forzosa al señor LUIS ENRIQUE CUEVAS APONTE, en calidad de Capitán de la M/N "GREAT LAKES", ocurrido el 6 de agosto de 2015.

Así mismo, declaró responsable por violación a normas de marina mercante al señor LUIS ENRIQUE CUEVAS APONTE, en consecuencia, impuso a título de sanción multa de UN (1) salario mínimo legal mensual vigente equivalente a la suma de SEISCIENTOS CUARENTA Y CUATRO MIL TRESCIENTOS CINCUENTA PESOS M/CTE (\$644.350), pagaderos de forma solidaria con la sociedad P & T GLOBAL SERVICES S.A.S, en calidad de Armadora de la M/N "GREAT LAKES" y la sociedad CARIBBEAN SEA OF COLOMBIA SHIPPING AGENCY S.A.S, en calidad de Agencia Marítima de la mencionada nave.

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 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, 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 la protesta rendida por el Capitán de la M/N "GREAT LAKES", señor LUIS ENRIQUE CUEVAS APONTE, respecto de los hechos ocurridos, se extrae lo siguiente:

"(...) Que mi buque fue cargado en Colón - Panamá, con mercancías varias con destino a Puerto Nuevo - Colombia.

Que mi buque partió de Colón - Panamá, el día 1 de agosto a las 20:00 horas con buen tiempo, con fuerza de viento y mar 5-3 respectivamente.

Que el buque estaba haciendo su ruta usual encontrando viento y marejada de consideración los días 3, 4 y 5 de agosto del 2015 con fuerza 6-5 respectivamente.

El día 4 de agosto empezamos a perder fuerza en la máquina y gobernabilidad del buque debido a la velocidad que estábamos haciendo. Pero continuamos hasta el día de ayer 5 de agosto a las 20 horas que se tomó la determinación de hacer una arribada forzosa al Puerto de Santa Marta, que es el más cercano que hay en nuestra ruta y poder revisar la máquina y bombas de inyección que están fallando, para después continuar con nuestro viaje hasta el puerto de destino, fondeamos el día 6 de agosto a las 02:00 horas en latitud 10.06.282N y longitud 74.16.665W, frente a Punta Brava." Cursiva fuera de texto

Del informe técnico de inspección rendido por el señor NEHEMAN JALLER CERCHIARO, en calidad de Perito Marítimo en Maquinaria Naval, respecto a las causas que rodearon el arribo de la motonave, se extrae lo siguiente:

"(...) OBSERVACIONES Y CONCLUSIONES

Agosto 07 de 2015: Se realizó una visita técnica inicial, en la cual se logró constatar mediante las evidencias físicas y las declaraciones de los oficiales de máquinas, que el motor propulsor de la M/N GREAT LAKES sufrió una avería ocasionada por la contaminación del combustible proveniente del tanque de servicio diario, el cual se encontraba contaminado con

lodo en su interior. Dicha avería obligó a la tripulación a detener la embarcación para proceder con las acciones correctivas necesarias en el sistema de combustible del motor propulsor. (...)

Agosto 09 de 2015: Tras realizar una inspección general a la maquinaria y a su sistema de combustible se logró verificar la adecuada finalización de los trabajos al sistema de combustible del motor propulsor. Las pruebas de funcionamiento efectuadas al motor propulsor fueron llevadas a cabo, bajo condiciones normales de operación y sin presencia de fallas en su sistema de combustible.

Una vez analizadas las pruebas de la falla presentada por el motor propulsor de la embarcación en cuestión, es evidente que la contaminación del combustible del tanque de servicio diario con lodo, proviene de la falta de mantenimiento periódico a dicho tanque.

Durante las visitas a la embarcación, no se encontraron libros de registro de mantenimientos realizados a los equipos de a bordo como lo exige el Código ISM." Cursiva 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

Si bien no obra documento de zarpe en el expediente, de la protesta suscrita por el señor LUIS ENRIQUE CUEVAS APONTE, Capitán de la M/N "GREAT LAKES", la nave zarpó el 1° de agosto de 2015 desde Colón - Panamá, con una carga de mercancía, hacia Puerto Nuevo - La Guajira, presentando una falla en el sistema de combustible el 4 de agosto, hecho que obligó a la embarcación a arribar al puerto de Santa Marta. En definitiva, el 6 de agosto de 2015 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 nave.

Así las cosas, con el fin de determinar la legitimidad o ilegitimidad de la arribada forzosa, es importante resaltar algunos fragmentos de lo declarado en audiencia del 7 de agosto de 2015, por parte del señor LUIS ENRIQUE CUEVAS APONTE, Capitán de la M/N "GREAT LAKES", quien narró los hechos de la siguiente manera:

"(...) Zarpamos de Colón (Panamá) el día 1 de agosto de 2015 hacia Puerto Nuevo (Guajira), encontrando un tiempo bueno hasta el día 3 de agosto de 2015, cuando se nos puso fuertes vientos y fuerte oleaje, empezamos a tener vientos de 15 a 20 kilómetros, y vinimos así hasta Galera Zamba, eso fue el día 4 de agosto, ya se presentaban vientos de 30 a 35 kilómetros por hora, más o menos en la posición Latitud 11°10'11''N y Longitud 75°01'1''W. Empezamos a tener una velocidad 1.8 nudos, empieza el timón a fallarnos y lo paso a hidráulico, (...) Ya empezamos otra vez a sufrir con la velocidad, ya nos baja a 1.5 millas por hora, (...) que de 8 bombas en ese momento están trabajando 5 bombas de combustible de inyección y 3 por fuera de servicio, (...) y decido a las 21:30 horas buscar un fondeadero seguro en Santa Marta para poder examinar y corregir cualquier fallo que hubiese en los inyectores de la máquina, (...) haciendo mi arribada forzosa para la seguridad del buque, de la tripulación y de la carga. (...)"
Cursiva fuera de texto

Al ser consultado por el último mantenimiento realizado a la M/N "GREAT LAKES", señaló:

"(...) El mantenimiento se le hizo en Colón a la máquina la semana pasada, los tanques no se les hizo mantenimiento, no sé cuándo le hicieron mantenimiento, hasta ahora me embarque, yo llevo un mes larguito entonces no se sobre su mantenimiento a los tanques. (...)"
Cursiva y subrayado fuera de texto

Sobre las condiciones meteorológicas el día de los hechos, dijo:

"(...) Malas, vientos de 30 y 35 nudos, y olas de 3 a 3.5 metros, no me dejaban avanzar el buque."
Cursiva fuera de texto

La anterior declaración, fue confirmada en su totalidad por los señores GABRIEL ALEJANDRO TABOADA MEDEROS, quien se desempeñaba como Jefe de Máquinas de la M/N "GREAT LAKES" y LUIS CALIXTO RIOS LARA, Primer Oficial de la embarcación.

Observa el Despacho, que del informe de técnico de inspección y de las declaraciones obtenidas, la M/N "GREAT LAKES" inició la navegación con la máquina principal en buen estado de funcionamiento, con unas condiciones meteomarinadas óptimas, por lo que debido a la falta de mantenimiento de los tanques de gasolina, provocó que las bombas de inyección del combustible se obstruyeran y la nave perdiera la fuerza suficiente para continuar con el viaje, lo que llevó al arribo de la embarcación 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.

Encuentra el Despacho, una falta de previsión por parte del señor LUIS ENRIQUE CUEVAS APONTE, Capitán de la M/N "GREAT LAKES", ya que si bien es cierto, recibió la nave a poco tiempo de ocurrido el siniestro objeto de investigación, no realizó la verificación necesaria que le hubiera permitido detectar el desgaste en la bomba de combustible, hecho que hubiese permitido evitar la avería que los obligó a recalar en el puerto de Santa Marta. Por tal motivo, éste Despacho procederá a confirmar el artículo primero de la decisión del 30 de septiembre de 2015.

Queda demostrado entonces, que la novedad presentada en la bomba de combustible que desencadenó en la arribada forzosa de la M/N "GREAT LAKES", no tuvo su origen en un hecho imprevisible, sino que se produjo por acumulación de fango en la bomba de combustible de la nave, situación que debía ser prevista por el Capitán, por encontrarse dentro de sus funciones, verificar el estado de la maquinaria y las condiciones para la navegación.

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, las cuales se configuran por el incumplimiento de la legislación marítima colombiana, relacionada con los requisitos que establece la Autoridad Marítima para un correcto manejo de las operaciones en aguas jurisdiccionales, por lo que el Despacho considera el Capitán de la M/N "GREAT LAKES", señor LUIS ENRIQUE CUEVAS APONTE, vulneró las siguientes disposiciones:

El Capitán permitió que tanto el Primer Oficial y el Jefe de Máquinas, navegaran en la M/N "GREAT LAKES", cuando estaban autorizados para desempeñar sus funciones para otro tipo de naves, por lo que vulneró el numeral 7 del artículo 40 del Decreto 1597 de 1988, en concordancia con el numeral 1 del artículo 78 de la norma ibídem, que establece:

"ARTÍCULO 40.- Son funciones y obligaciones del Capitán:

(...) 7. No aceptar a bordo como miembro de la tripulación a ninguna persona que no esté en posesión de una licencia de navegación, expedida o refrendada por la Autoridad Marítima colombiana, de la clase y categoría que lo faculte para desempeñar el cargo respectivo a bordo, o no tenga su correspondiente Libreta de Embarco, debidamente legalizada.

ARTÍCULO 78.- De conformidad con lo dispuesto en el Artículo 80 del Decreto Ley No. 2324 de 1984, establézcanse las siguientes sanciones y multas por infracciones en que incurra la gente de mar como tripulante de buque de bandera colombiana, como también los Armadores que contraten o enganchen gente de mar que no cumpla las disposiciones del presente Decreto:

1. El Capitán (y por analogía el Patrón) que acepte a bordo de su buque en tripulante sin la licencia de navegación correspondiente al cargo, o con la licencia respectiva vencida, se hará acreedor a una multa entre uno (1) y treinta (30) salarios mínimos diarios, por primera vez, y suspensión de la licencia de navegación hasta por tres (3) meses." Cursiva fuera de texto

De acuerdo a lo anterior y del material probatorio, quedan plenamente probadas la omisión de las reglas marítimas, tales como las anteriormente enunciadas, así como las establecidas en el Código de Comercio colombiano, en especial el artículo 1501, que dispone que el Capitán sea el encargado de verificar el estado de funcionabilidad de la nave antes de emprender la navegación; razón por la cual el Despacho considera que confirmarse la responsabilidad administrativa por violación a normas de marina mercante.

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

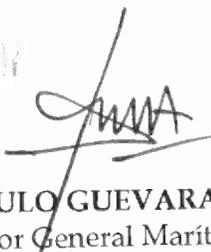
ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en todas sus partes el fallo de primera instancia del 30 de septiembre de 2015, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva del presente decisión.

ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, el contenido del presente fallo al señor LUIS ENRIQUE CUEVAS APONTE, en calidad de Capitán de la M/N "GREAT LAKES", identificado con cédula de ciudadanía No. 7.470.336 expedida en Barranquilla; al Representante Legal de la sociedad P & T GLOBAL SERVICES S.A.S, en calidad de Armadora; al señor DINO ALFONSO MELO CAMPO, identificado con cédula de ciudadanía No. 70.555.530 expedida en Envigado, en calidad de Representante legal de la Agencia Marítima CARIBBEAN SEA OF COLOMBIA SHIPPING AGENCY S.A.S, 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, 18 DIC 2015


Vicealmirante **PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ**
Director General Marítimo