

## **Ref: SINIESTRO “M/N CMA CGM "VOLCAN”**

### **ENCALLAMIENTO (Consulta)**

#### **Puerto Buenaventura**

##### **Antecedentes**

El día 16 de noviembre de 2008, el capitán de Puerto de Buenaventura tuvo conocimiento del encallamiento que sufrió la MN CMA CGM "VOLCAN", de bandera Antigua y Barbuda, al realizar maniobra de ingreso al Puerto de Buenaventura. El piloto práctico le informa al Capitán que el buque sería atracado por el costado de babor en el muelle No.10 de la Sociedad Portuaria.

*El capitán solicitó al piloto dos remolcadores para la maniobra de atraque, pero el piloto informo que en el muelle existía suficiente espacio y por ello, se acordó que solo un remolcador asistiera la nave, con la ayuda del bow thruster del buque.*

La maniobra se realizó con coordinación del remolcador Chonta, pero las órdenes impartidas por el piloto práctico fueron en español.

Durante la maniobra de atraque una corriente extraordinaria (marea de puja) empujó el buque hacia un banco de arena, donde encalló.

Con fundamento en las pruebas prácticas y recolectadas, se profirió decisión de primera instancia el 30 de abril de 2010, a través de la cual declaró responsable del siniestro marítimo encallamiento al señor GRUELD HARALD y Carlos Arturo Victoria, en calidad de Capitán y Piloto práctico de la nave respectivamente.

De igual forma, los declaro responsables de incurrir en violación de normas de Marina Mercante y le impuso al Capitán de la motonave una multa equivalente a 20 SMMLV y al piloto práctico, un llamado de atención, mientras que la empresa DRAGAS Y DRAGADOS DEL LITORAL LTDA, se le impuso una multa de 10 SMMLV.

El avalúo de daños fue fijado en la suma de \$25.000.000.

##### **Competencia**

Es competente para conocer del presente caso la Dirección General, facultada por el Decreto Ley 2324 de 1984 en su artículo 2° y 57 y por el Decreto 5057 de 2009 en su artículo 2° numeral 2, en concordancia con el artículo 116 constitucional.

##### **Análisis técnico**

De acuerdo con el informe pericial rendido por el perito marítimo Jairo Fernando Uribe, se concluye que: el timón no presenta ningún daño en su estructura, la propela no tiene novedad ninguna de sus aspas, y el casco en general no presenta ninguna otra normalidad, más que el hecho de tocar fondo produjo desprendimiento de la pintura exponiendo el metal de construcción.

El Informe pericial rendido por el perito marítimo Carlos Loaiza Chalarca, establece que:

Frente a las condiciones de los equipos la máquina propulsora se encuentra en condiciones normales, conforme a todas las pruebas realizadas.

Encuentra las posibles causas del siniestro: un acuerdo mutuo entre el capitán y el piloto práctico para hacer la maniobra con un solo remolcador, no esperaron encontrar una corriente tan fuerte que arrastaron el buque y por tal motivo, las fuerzas empleadas por el remolcador y la del bow thruster, no fueron suficientes para contrarrestar la corriente.

### **Consideraciones del Director General Marítimo**

En cuanto los aspectos procesales y probatorios se refieren, este despacho evidencia que cada una de las etapas de investigación de primera instancia, adelantadas por el capitán de Puerto de Cartagena, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 35 al 50 del decreto ley 2324 de 1984.

#### *Configuración del siniestro marítimo de Encallamiento*

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 o nacional.”*

De conformidad con el artículo 35 del decreto ley 2324 de 1984, la Dirección General Marítima tiene la competencia para investigar los siniestros marítimos que ocurran en su jurisdicción. De igual forma, el artículo 26 establece que los accidentes o siniestros marítimos será, literal b El Encallamiento.

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.

#### *Responsabilidad en cuanto al siniestro marítimo de encallamiento de la M/N CMA CGM “VOLCÁN”*

El piloto práctico con base en su experiencia resolvió llevar a cabo la maniobra de atraque de la MN CMA CGM VOLCAN con la asistencia de un remolcador y la potencia del Bow Thruster, encontrando una corriente tan fuerte que perdió el control de la nave, provocando el encallamiento de la nave cerca de la baliza de Puerto Solo.

El capitán de la motonave manifestó que la causa del siniestro fue la marea de puja, razón por la cual no tuvo la culpa en el encallamiento del buque.

El piloto práctico alegó haber recomendado al Capitán, el uso de remolcadores por ser marea de puja y por ser la localidad del muelle No.10 una esquina donde la corriente es mucho mayor. Sin embargo, manifestó que fue decisión del capitán utilizar un solo remolcador.

Bajo ninguna circunstancia se pueden tomar los hechos acaecidos como imprevisibles o irresistibles, para exonerarse de responsabilidad, toda vez que tanto el capitán como el piloto práctico debieron tomar todas las medidas necesarias para evitar que el accidente ocurriera.

### *Responsabilidad de los remolcadores CHONTA, RAN Y THOR*

Las maniobras de atraque de planificarse adoptando las precauciones necesarias, conociendo las características del lugar de atraque previamente, la presencia de otras embarcaciones y en el caso de los remolcadores, solo siguen las órdenes impartidas por el capitán y el piloto práctico. Por consiguiente, no se puede deducir que hubo negligencia o imprudencia por parte del jefe de gobierno del remolcador CHONTA, el cual asistió la maniobra de atraque, ni por parte los capitanes de los remolcadores THOR y RAN, quiénes coadyuvaron en el desencallamiento.

### **Violación de normas de Marina Mercante**

El Capitán de la motonave violó el artículo 29 del decreto 1466 de 2004, toda vez que, el uso de remolcadores es obligatorio. Por parte del piloto práctico se incumplió el literal b del artículo 15 de la ley 658 de 2001 y el artículo 4° de la resolución 147 de 2002, por ello, se sancionó al Capitán con la suma de 20 SMMLV y al piloto práctico se le realizó un llamado de atención, conforme al artículo 80 literal a del decreto ley 2324 de 1984.

A la empresa DRAGAS Y DRAGADOS DEL LITORAL LTDA, incurrió en violación de las normas de marina mercante, por lo cual se le impuso una sanción de \$10 SMMLV.

### **Avalúo**

Carlos Loaiza y Pedro Rincón estimaron el avalúo de los daños en la suma \$25.000.000, que corresponde a los daños de la motonave CMA CGM VOLCAN. Por su parte, los daños producidos por la motonave están avaluados en \$3.000.000, que es el costo de cortar los tramos de tubería doblada, uso de flanches, unir los tramos de tubería, uso de buzo y lancha para reparar la estación de bombeo de la empresa DRAGAS Y DRAGADOS DEL LITORAL.

### **Resuelve**

Modificar el artículo cuarto de la decisión del 30 de abril de 2010 e imponer a título de sanción al señor Gruedl Harald, capitán de la motonave CMA CGM VOLCAN por incurrir en violación a las normas de marítimas colombianas, una multa equivalente a 20 SMMLV que corresponden a la suma de \$10.300.000, pagados de forma solidaria con el armador de la nave.