Motonaves *Twin Star, Pintail* y *Alice* y el recuerdo de una madrugada de enero

Capitán de Navío CJ.
Julio Pacheco Gaige

Introducción

En la madrugada del 27 de enero del 2006 dos abordajes ocurridos en la bahía del puerto del Callao rasgaron la niebla mañanera del puerto y pusieron en funcionamiento una maquinaria técnica y jurídica no vista en muchos años.

La razón, muy simple. Esa mañana de enero ocurrieron once siniestros marítimos, la intervención de diversas instituciones, tanto nacionales como internacionales, los montos que estarían involucrados por esos siniestros y la participación de la comunidad marítima peruana.

Después de muchos años, los ojos de la comunidad marítima internacional estaban nuevamente atentos a los sucesos en el Perú. Los abordajes múltiples no es que se den todos los días, pero son previsibles, es decir que el abordaje de dos buques origine que haya un tercero o cuarto involucrado. Lo que no es común y podría decir que es casi nuevo, es que el mismo buque, con una diferencia de casi tres horas, aborde con dos buques diferentes en dos maniobras diferentes y que su hundimiento esté vinculado a ambos abordajes.

Los hechos ocurridos

A 05:54 horas del 27 enero 2006, ocurre el abordaje entre las M/N *Twin Star* y *Pintail*.

A 08:20 horas del mismo día, abordan las M/N *Twin Star* y *Alice*.

Como consecuencia de este último abordaje, un tripulante de la M/N *Alice* cae al mar y desaparece.

Como resultado de ambos abordajes, la M/N *Twin Star* se hunde y ello constituye una pérdida total de la misma.

Asimismo, estos abordajes y el hundimiento de la M/N *Twin Star* generan el derrame al mar de hidrocarburos.

En adición a los hechos antes mencionados, se verificaron daños a los cascos de las M/N *Pintail* y *Alice*, el salvamento de vidas en la mar de la tripulación de la M/N *Twin Star*, pérdida y daños en los cargamentos de la M/N *Twin Star* y demora en la entrega de los cargamentos de las M/N *Pintail* y *Alice*.

Procedimiento administrativo

Sería poco serio de mi parte pretender en estas pocas líneas, exponer en toda su extensión un procedimiento administrativo, cuyo expediente contiene alrededor de 2600 fojas y cuyo desarrollo ha originado dos Resoluciones de Capitanía y una Resolución Directoral, así como la revisión del Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres y la Tabla de Multas de Capitanías.

Pretendo proponer sólo los puntos más resaltantes del procedimiento, recomendando a los acuciosos en la materia, una revisión más detallada del expediente administrativo que se encuentra en la Capitanía de Puerto del Callao.

Dada la naturaleza de los hechos, el auto apertorio de sumaria se instaura de oficio por el Capitán de Puerto del Callao, a la sazón, el entonces Capitán de Navío César Prada Ugaz.

Este auto apertorio, generó inmediatamente la Inspección Ocular de rigor, así como las citaciones a los Agentes Marítimos para la toma de manifestaciones a los tripulantes de las naves involucradas, ampliándose posteriormente a los mismos involucrados y a otras personas, como los prácticos, algunos tripulantes de otros buques surtos en bahía y personal que intervino en el salvamento de los tripulantes de la M/N *Twin Star*.

Durante el proceso de toma de manifestaciones, que duró aproximadamente 50 días, se fueron apersonando al procedimiento los abogados nombrados por las partes, quienes participaron activamente en esta instancia. Una participación fundamental fue en la Audiencia Pública llevada a cabo el día 06 marzo 2006, relacionada con el otorgamiento de las garantías por remoción de los restos, en la cual se determinó, como precedente importante para este tipo de casos, que el obligado al otorgamiento de dichas garantías es el armador de la nave hundida y no otras partes intervinientes en dicho hundimiento.

Particular importancia en este procedimiento tuvo la participación de los diversos Peritos que intervinieron, tanto el nombrado por la Autoridad Marítima, Capitán de Fragata (r) Jorge Filinich Espinoza, como los designados por las diversas partes en el procedimiento, los cuales ilustraron apropiadamente al Capitán de Puerto. Esta intervención de los técnicos permitió un análisis detenido sobre la derrota de las naves antes, durante y después de los siniestros marítimos, el análisis de los factores intervinientes en los hechos, de las órdenes impartidas por TRAMAR, el estudio de la documentación técnica, la normativa nacional e internacional aplicable, entre otros elementos que les dieron a los informes periciales un valor fundamental en la toma de decisión del Capitán de Puerto, al emitir las Resoluciones.

Esta Sumaria también determinó, con la importante participación y aceptación de los armadores de la M/N *Twin Star*, el otorgamiento de las garantías necesarias para responder por los potenciales daños por contaminación al medio ambiente acuático, derivados del hundimiento de la nave, garantía que emitió The Japan Ship Owners´ Mutual Protection & Indemnity Association, por el monto de US$ 7´775 040 y que fue devuelta al término del proceso de remoción de los restos, al no haberse presentado, afortunadamente, ningún daño por contaminación.

El procedimiento administrativo, por precisas instrucciones del Capitán de Puerto, se desarrolló respetando todas las formalidades y garantías de la Ley del Procedimiento Administrativo General y su normativa reglamentaria, lo que permitió a las partes el irrestricto acceso al expediente, a las copias de las piezas procesales requeridas, al derecho de tacha y de opinión, a presentar las pruebas correspondientes y en general desarrollar todas las actividades en pro de los intereses de sus principales.

Finalmente, con fecha 10 mayo del 2006, se emitió la Resolución de Capitanía Nº 001-2006-M, en la cual se determinó los porcentajes de responsabilidad de cada una de las naves, en cada uno de los abordajes, la aplicación de las multas derivadas de diversas infracciones al Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres, la obligación del propietario y/o armador de la M/N "*Twin Star*" de efectuar las labores de remoción de los restos, así como de la carga abordo, hasta su culminación; se estableció asimismo, que la desaparición del tripulante de la M/N *Alice* era materia de investigación por el Ministerio Público, por no ser competencia de la Autoridad Marítima, y finalmente se dispuso que se mantuviera vigente la garantía otorgada por el Club de PandI de la M/N *Twin Star*, hasta la remoción total de los restos y carga de dicha nave.

Comentarios sobre los siniestros

De los once siniestros marítimos ocurridos en esa nublada mañana de enero del 2006, la Capitanía de Puerto del Callao se constituyó en competente para investigar cuatro de ellos; es decir, los dos abordajes de la M/N *Twin Star*, primero con la M/N *Pintail* y luego con la M/N *Alice*, el subsecuente hundimiento de la misma M/N *Twin Star* y finalmente el derrame de hidrocarburos y su limpieza. Asimismo, era responsabilidad de la Capitanía de Puerto el tomar disposiciones sobre los restos de la nave hundida. Evidentemente la Capitanía también participó, aunque en forma indirecta, en el tema de la desaparición del tripulante de la M/N *Alice*, el rescate de los tripulantes de la M/N *Twin Star* y los daños en los cascos de las naves y los siniestros en los cargamentos.

Lo primero que cualquier lego en la materia preguntaría es ¿quién tuvo la culpa?, o mejor dicho en términos jurídicos, ¿quién fue el responsable? Para nuestro caso, las preguntas serían: ¿quién fue el responsable de cada uno de los abordajes?, ¿quién fue el responsable del hundimiento de la M/N *Twin Star*? y ¿quién

fue el responsable del derrame de hidrocarburos al mar? Estas preguntas podrían incluso considerar una duda mayor, en el sentido que quizá hubo más de un responsable en cada uno de los siniestros.

Afortunadamente, la tecnología ha avanzado tan considerablemente, que las autoridades marítimas y los propios buques pueden controlar en tiempo real su ubicación geográfica, ya sea mediante el sistema AIS (Automatic Identification System) o el sistema GPS (Global Possition Satellite). Estos dos sistemas permitieron al Perito designado por la Capitanía de Puerto del Callao, establecer con absoluta precisión la derrota de las tres naves, antes, durante y después de los abordajes, en el denominado Dispositivo de Separación de Tráfico Marítimo en el Puerto del Callao, sin que existiera la menor duda al respecto. Esta información, como es lógico entender, elimina cualquier interpretación o información errada o tendenciosa que se pueda dar para distorsionar los hechos; en todo caso, lo que se podrá argumentar es porqué se tomó tal derrota, pero no se puede cuestionar cuál fue objetivamente dicha derrota.

No obstante lo mencionado, existen adicionalmente a la derrota de las naves, otros elementos que completan la información para determinar la responsabilidad por un abordaje. Estos factores son, entre otros, la velocidad de las naves, las condiciones meteorológicas, el cumplimiento de las disposiciones portuarias y la presencia de práctico a bordo.

Del trayecto que desarrolló cada nave, de los factores determinantes y contribuyentes establecidos por el Perito nombrado por la Capitanía de Puerto y de las normas legales aplicables a los siniestros marítimos, la Autoridad Marítima determinó los porcentajes de responsabilidad de cada nave en cada uno de los abordajes, así como en el hundimiento de la M/N *Twin Star*. Esta facultad de establecer porcentajes de responsabilidad es una atribución que el artículo H-010207 del Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres otorga a los Capitanes de Puerto y representa una muy importante herramienta, hoy en día utilizada en todo el mundo, que no está contemplada en el Código de Comercio Peruano. En su Resolución, el Capitán de Puerto del Callao determinó, con criterio técnico y de equidad, que la M/N *Twin Star* era responsable en un 85% en el abordaje con la M/N *Pintail* y en un 90% en el caso del abordaje con la M/N *Alice*, por lo que las M/N *Pintail* y *Alice* eran responsables en un 15% y 10%, respectivamente, en sus abordajes. Asimismo, la Capitanía de Puerto estableció los mismos porcentajes de responsabilidad aplicables a los abordajes, para el caso del hundimiento de la M/N *Twin Star*.

Sobre este tópico, es conveniente y justo señalar que los porcentajes establecidos son aplicaciones numéricas que realiza la Autoridad Marítima sobre criterios no absolutos, es decir, que la valoración que se realiza para establecer los porcentajes de responsabilidad obedecen al análisis que la Autoridad Marítima realiza del caso y cómo ese análisis lo materializa en una cantidad no demostrable matemáticamente. Es por ello que

el tema de establecer los porcentajes de responsabilidad es una de las tareas más difíciles a que está sometida la Autoridad y que en este caso fue una determinación muy profesional.

En el tema del derrame de hidrocarburos, la Capitanía de Puerto ocurridos los abordajes y el proceso de hundimiento de la M/N *Twin Star* activó de inmediato el Plan Local de Contingencia, mecanismo con el cual contuvo y neutralizó el hidrocarburo derramado, disponiendo que los propietarios y/o armadores de dicha nave procedieran al retiro del combustible que se encontrara en la nave hundida. Este riesgo de contaminación es el que determinó que los propietarios y/o armadores de la M/N *Twin Star* a través de su Club de PandI otorgaran la Carta de Garantía a la que hemos hecho referencia anteriormente. Hay que reconocer la diligencia y profesionalismo puesto de manifiesto por los intereses de la M/N *Twin Star* para el retiro del combustible, así como el proceso de remoción de los restos, labores que se desarrollaron a total satisfacción de la Autoridad Marítima.

Comentarios finales

En retrospectiva, los hechos mencionados han dejado enseñanzas importantes. En primer lugar, es de remarcar la capacidad profesional del personal de la Autoridad Marítima, que llevó adelante una Sumaria impecable, no obstante las complejidades obvias de los siniestros. En segundo lugar, la interacción con entidades como el Poder Judicial, el Ministerio Público, la Municipalidad del Callao, la Autoridad Portuaria Nacional, ENAPU, Cuerpo General de Bomberos, Consulados de los países involucrados, la Organización Marítima Internacional, la Policía Nacional, entre otros. En tercer lugar, la confirmación de la falta en el Perú de una legislación comercial marítima, acorde con los tiempos que vivimos debido a la aplicación de un Código de Comercio que data de 1902 y cuyos antecedentes son del Código Francés de 1807, cuando muchos buques todavía se propulsaban a vela o carbón. Y en cuarto lugar, la positiva participación de los Armadores, sus representantes, los Agentes Marítimos, los Peritos y los Abogados involucrados, que con su sentido positivo de encontrar soluciones, facilitaron el procedimiento instaurado por la Capitanía de Puerto del Callao.

En adición a las enseñanzas mencionadas, desde mi perspectiva resulta gratificante ratificar que el personal de la Autoridad Marítima está muy bien preparado profesionalmente para llevar adelante los procedimientos administrativos necesarios en caso de siniestros, no importando la magnitud ni complejidad de los mismos, de lo cual debe sentirse orgullosa la Marina de Guerra.