

Ref: SINIESTRO “SIR WALTER”

ENCALLAMIENTO (Apelación)

Puerto Barranquilla

Antecedentes

El 3 de Julio de 2011, ocurrió el siniestro marítimo de encallamiento de la motonave SIR WALTER.

El 15 de noviembre de 2015, el capitán de Puerto de Barranquilla profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró civilmente responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo encallamiento a los señores Henry Cañaveral y Camilo Barbosa Jiménez, y sus condiciones de capitán y piloto práctico de la motonave, respectivamente.

De igual forma, declaró administrativamente responsable por violación a normas de Marina mercante, imponiendo título de sanción de multa 10 SMMLV, equivalentes a la suma de \$6.443.500 pesos.

Los días 9 y 10 de diciembre 2015, los abogados Hernán Ricardo Rojas y Fabián Alcides Ramos presentaron solicitud de aclaración del fallo en primera instancia, la cual fue negada mediante auto del 22 de abril de 2016 y el 2 de mayo de 2016, presentaron recurso de apelación en contra del fallo en primera instancia proferida por el capitán de Puerto de Barranquilla, el recurso fue negado, por lo cual, los abogados presentar un recurso de reposición en subsidio de queja en contra del fallo en primera instancia, pero, finalmente, fue rechazado recurso de queja y concedido el 22 de marzo de 2018 los recursos de apelación.

Competencia

Es competente para conocer del presente caso la Dirección General, facultada por el Decreto Ley 2324 de 1984 en su artículo 2° y 52, en concordancia con el artículo 116 de la Constitución Política.

Argumentos de los Apelantes

- Frente al alegato del abogado Hernán Ricardo Rojas, apoderado del capitán, armador, tripulación y Agencia Marítima de la motonave, afirma que, se violenta el principio de imparcialidad, hay una actitud omisiva de la capitanía de Puerto de Barranquilla, la cual sería un hecho de un tercero, que se configura como eximente de responsabilidad del Capitán, hay una indebida valoración de la prueba, violentando el principio de no contradicción y no existe una pena o multa sin norma expresa que faculta al fallador a imponerla, pues ello, está sujeto a un marco legal sobre el cual deben aplicarse dichas sanciones.
- Frente al recurso de apelación del doctor Fabián Alcides Ramos, apoderado el señor Camilo Barbosa en condición de piloto práctico, se concluye que, hay una irregularidad en el fallo al no establecer los hechos que imperativamente han de ser establecidos de conformidad con el artículo 43 del decreto 2324 de 1984, así mismo, hay una ausencia de motivos del fallo al no determinar con precisión la norma de Marina mercante que

supuestamente se infringió, la ausencia de responsabilidad del práctico y la prescripción de la sanción impuesta.

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.

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.

De las consideraciones sobre los recursos de apelación interpuestos

I. Respecto del recurso de apelación presentado por el abogado Fabián Alcides Ramos

En cuanto el primer argumento, sobre los hechos a establecer del artículo 43 del decreto ley 2324 de 1984, le asiste la razón al apelante, toda vez que, en la decisión emitida en primera instancia por parte del capitán de Puerto de Barranquilla, fueron omitidos aspectos relevantes de importancia para la declaración de responsabilidad civil extracontractual y administrativa. La conducta desarrollada por el proyecto práctico se encuentra tipificado en el artículo 15 de la ley 658 de 2001 numeral 4, por ello, queda fundamentado la declaración por violación a normas de Marina mercante y la multa impuesta por parte del capitán de Puerto de Barranquilla.

En lo que atañe al señalamiento del recurrente encaminado al indebido traslado de obligaciones propias de las entidades estatales a los pilotos prácticos y en consecuencia de ello su exoneración de responsabilidad, el despacho precisa que aunque los pilotos prácticos realizan su actividad con base en la información oficial de los planos batimétricos y cartas náuticas emitidas por la corporación Autónoma Regional de Río Grande Magdalena y la autoridad marítima respectivamente, en la presente investigación quedó claro que la capitanía de Puerto de Barranquilla expide un Aviso a los Navegantes, en el cual advertía sobre la presencia de bajos y alto caudal del río, el cual tenía conocimiento el señor Camilo Barbosa Jiménez. Motivo por el cual, no se puede alegar una falta de conocimiento.

II. Respecto del recurso de apelación presentado por el abogado Hernán Rojas Peña

No hubo una violación al principio de imparcialidad, pues la causa del encallamiento de la motonave no fue por consecuencia de la falta de señalización de la autoridad marítima, frente a la caducidad de la facultad sancionatoria, se encuentra contenida en el artículo 52 de la ley 1437 de 2011, la cual es de 3 años de ocurrido el hecho tipificado como infracción administrativa, para expedir y notificar el auto administrativo que imponga la sanción; para el fallo en concreto sí opera la caducidad de la facultad sancionatoria, puesto que, los hechos que originaron la apertura de la presente investigación sucedieron el 3 de Julio de 2011, es decir, que hasta el 3 de julio 2014, la capitanía de Puerto Barranquilla como autoridad debía expedir fallo imponiendo una sanción administrativa por violación a las normas de Marina Mercante, el fallo fue proferido de manera tardía el 17 de noviembre de 2015.

Análisis Técnico

El perito Samuel Orozco Fuentes concluyó en su dictamen:

Conducta del Capitán

Considera que no entendió las escasas especificaciones que le dio el piloto práctico, se atuvo a la maniobra de hecha por el piloto práctico y no pudo actuar por no tener los puntos de referencia de los bajos para poder controlar la navegación.

Conducta del Piloto

Considero que la información dada al capitán del buque fue supremamente deficiente, pues no le previno que le entregaba una batimetría en coordenadas Gauss Krüger con el norte 12° al Este y no arriba como en las cartas náuticas, que desorientan a cualquier navegante, no tuvo la precaución de darle las coordenadas de los puntos límites de los bajos para que se graficaran en la carta de navegación que estaban usando a bordo, dejando así por fuera del control del buque al Capitán y su oficial en el puente de mando, maniobro a un buque escaso de gobierno, un granelero con un coeficiente de bloque alto que venía con muy poco asiento, 42 cm, que no es mejor asiento para maniobrar, no hizo la vuelta con el buque recomendada por la Estación de Tráfico Marítimo.

En relación con los rumbos que llevaba la nave al momento del encallamiento y la enfilación en el ingreso al canal de acceso de Barranquilla, es posible colegir que la motonave SIR WALTER tuvo inconvenientes para mantener el rumbo fijado por efecto de las corrientes y la velocidad que llevaba la nave, lo que provocó que la nave derivará en uno de los bajos que se encontraba en la zona. Por lo cual, el despacho puede colegir que está fue la causa principal que ocasiona el siniestro marítimo investigado.

Del análisis jurídico y la declaración de responsabilidad civil extracontractual

Respecto de la figura del Capitán, el artículo 1495 del Código de Comercio establece que "*El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave*". En ese sentido, es posible observar que, como el delegado de autoridad pública y guarda del orden, tiene la facultad de adoptarlas las providencias que juzgue aconsejables para el logro de tales objetivos. Por ende, resulta clara e inequívoca la responsabilidad del capitán como jefe supremo abordo de la motonave SIR WALTER, de la cual se encontraba al mando, como quiera que no realizar acción alguna para contrarrestar las inminentes consecuencias investigadas, situación que se le dificultó porque el piloto práctico no le suministra información exacta y precisa de la ubicación de los bajos. Asimismo, la no realización de indexación paralela en la aproximación de los tajamares en tránsito realizado.

Por parte del piloto práctico, se puede determinar que la mayor parte de responsabilidad en la materialización del siniestro marítimo de encallamiento, como quiera que no presto una correcta asesoría al capitán al no indicarle donde se encontraban exactamente los bajos y la dificultad que representaba para la maniobra desarrollar. No ejecutando igualmente, una velocidad adecuada para poder mantenerse en el rumbo correcto, así como de la enfilación, y contrarrestar las fuertes corrientes que hicieron que derivará en el bajo con el cual tocaron fondo.

En definitiva, las acciones u omisiones realizadas por los señores Henry Cañaverl y Camilo Barbosa, en sus condiciones de capitán y piloto práctico de la motonave, fueron determinantes para la generación del siniestro.

Del avalúo de los daños

Se puede evidenciar que el fallador de primera instancia, se abstuvo de pronunciarse al respecto, toda vez que, no se cuenta con suficientes elementos materiales probatorios.

De la responsabilidad administrativa por violación a las normas de marina mercante

En virtud de que, fallador en primera instancia no declaró responsabilidad alguna relacionada con la violación a normas de Marina mercante, en esta instancia se encuentra probada la violación de ciertas normas, pero como ya han transcurrido 3 años contados a partir de la ocurrencia del hecho, no se podrá imponer sanción, puesto que, está ya ha caducado, conforme al artículo 38 del Código Contencioso Administrativo.

Resuelve

Confirmar los artículos primero, segundo, quinto y sexto de la decisión del 17 de noviembre 2015 y revocar el artículo tercero y cuarto de la decisión del 17 de noviembre de 2015.