Ref: SINIESTRO “OBERON (Bandera Antigua y Barbuda)”

ENCALLAMIENTO (Apelación)

Puerto Barranquilla

Antecedentes

Mediante informe de novedades del 5 de noviembre 2010, suscrito por el funcionario de la Estación de Tráfico Marítimo, y del Piloto Práctico, el capitán de Puerto de Barranquilla tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo encallamiento de la motonave "OBERON" de bandera antigua y barbuda, cuando realizaba maniobra de entrada por Bocas de Ceniza. El día 19 de agosto 2010, El capitán de Puerto de Barranquilla decretó la apertura de la investigación y el 17 de diciembre 2012, profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento, al Capitán y al Piloto práctico de la motonave "OBERON". Así mismo, consideró que, no existió quebrantamiento a las normas de Marina Mercante.

El día 25 de enero 2013, la abogada Rosario Bueno, en calidad de apoderada el piloto práctico, presentó recurso de apelación contra la decisión de primera instancia.

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 del Apelante

- Frente al escrito de apelación presentado por la abogada Rosario Bueno, se cita lo siguiente:
  La apelante sostiene, qué el piloto práctico, cuenta con más de 46 años de experiencia y que la falta de manejo de inglés por parte del piloto en el transcurso de la maniobra nunca fue manifestada por el capitán, y tampoco fue demostrado como causa en la consecución del encallamiento.
  De igual forma, manifiesta que, el dictamen pericial fue tenido en cuenta en su totalidad, a sabiendas que fue objetado por error grave y en primera instancia no se hizo una pronunciación acerca de estas objeciones.
  Señaló que el siniestro se debió a una fuerza mayor ocasionada por el cambiante lecho del canal navegable, que por el fenómeno natural de intensas lluvias, oleaje y vientos que cambiaron los bajos que ocasionaron el encallamiento.

Análisis Técnico

De acuerdo con el dictamen técnico rendido por el Perito en Navegación clase A, Samuel Orozco Fuentes, se concluye que:

Las situaciones que aparecen dan una idea de cómo fue esta aproximación de tajamares, aunque los aproamientos que muestra el buque a 117° en todo momento, no coinciden con el rumbo 130°.

La batimetría suministrada por CORMAGDALENA en coordenadas con orientación diferente a que los marinos están acostumbrados a usar no permitió un trabajo en equipo entre el personal del puente y el piloto práctico, más aún si se tiene en cuenta que no había ayudas a la navegación que marcaran los puntos críticos de los bajos.

La información del piloto el capitán del buque en su escaso manejo del idioma inglés fue precaria.

Al tocar fondo con un rumbo algo tangencial, El casco rebotó bruscamente hacia el centro del río donde la corriente actúa primero por la proa como si fuera un gigantesco empujador transversal de proa, para posteriormente, cuando el buque presentó todo el casco al centro del canal, ya con el gobierno empezándose a perder y con un ángulo demasiado amplio, como un remolcador que le empujó por el centro del casco.

Frente la conducta del capitán, recibí un plano batimétrico producido por CORMAGDALENA, en coordenadas Gauss Krüger que vienen con una orientación diferente (12° al oeste) del tradicional norte arriba de las cartas náuticas lo que hace difícil de interpretar.

Ya con los tajamares en frente y estando pendiente de la navegación, no hubo suficiente tiempo para estudiarlo, la navegación del buque la hizo con bajos que no estaban señalados.

Frente a la conducta del piloto práctico, el capitán del buque en su propuesta se quejó de los conocimientos del idioma inglés del piloto práctico y dicho falta información no permitió que el capitán participará en la maniobra si se tiene en cuenta que las coordenadas Gauss Krüger En qué estaba el plano batimétrico no son fáciles de entender, más estando el buque sin una aproximación a tajamares con bajos sin señalizar.

Nos suministra datos de los puntos críticos (extremos) de los bajos para que el capitán o sus oficiales de puente, los situaran en una carta electrónica (ECDIS) del buque o que hicieran indexación paralela con el radar, acción que necesitaba para hacer una navegación más segura.

Al hablar de instancias de los bajos, no tuve en cuenta que la posición por él planeada con el rumbo que llevaba implicaba tener la proa algo más de 100 m por delante del puente donde estaban las antenas del radar y del GPS.

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 <u>El Encallamiento</u>.

De las consideraciones sobre los recursos de apelación interpuestos

1. Respecto del recurso de apelación presentado por la abogada Rosario Bueno
   Frente al argumento de la experiencia del piloto práctico y de qué el inglés requerido no es determinante dentro del encallamiento, se deja claro que la comunicación entre el capitán y el piloto práctico es de vital importancia al momento de llevar a cabo una maniobra, debido a que si la conexión entre las dos fallas, conllevaría a poner en peligro el éxito de la misma.

Conforme a las declaraciones rendidas por el capitán del buque, se evidencia que en más de una ocasión dio muestra de inconformidad con relación al manejo del inglés por parte del práctico, haciendo la salvedad que sobre las órdenes de timón y máquina sí las sabía dar, pero en la presente investigación, no hay material probatorio que permite determinar que el piloto práctico desconoce totalmente en inglés.
Se entiende que, para objetar por error grave un dictamen pericial no debe ser cualquier tipo de error dentro del peritazgo, y basarse en suposiciones o conjeturas propias, razón por la cual no le asiste la razón al apelante sobre este punto.

Es preciso recordar que el artículo 2356 del código civil contempla una presunción de responsabilidad en contra de quién despliega ciertas actividades que por su naturaleza generan peligro, para exonerarse, debemos ser una causa extraña que rompa el nexo causal, demostrando la ocurrencia de uno de los siguientes eventos:

1. Caso fortuito o fuerza mayor

2. El hecho de un tercero

3. Culpa de la víctima

Sobre los elementos constitutivos del caso fortuito o fuerza mayor como eximente de responsabilidad contractual y extracontractual, la jurisprudencia y la doctrina nacional distinguen los siguientes: *a) la inimputabilidad, qué consiste en que el hecho que se invoca como fuerza mayor o caso fortuito no se derive en modo alguno de la conducta culpable del obligado. b) la imprevisibilidad, se tiene cuando el suceso escapa las previsiones normales, es decir, que el acto que se alega era imposible preverlo.*

En el tiempo de realización de la maniobra ingreso al puerto de Barranquilla, el capitán y el piloto práctico intercambiaron algo información sobre la nave en el transcurso de ejecución de la misma, identificándose los sitios donde se encontraban los bajos previamente, sin embargo, no fue tiempo suficiente para planear la maniobra no existiendo un consenso para ello, pues en las declaraciones sr evidencia que la nave llegó al punto de embarque del Práctico a las 08:06 Am y tocó fundó por primera vez a las 8:21, es decir, 15 minutos luego de llegar al punto embarque momento en el que la nave ya se encontraba cayendo a estribor, y ya sobre la marcha se organizó la forma de ingresar al Puerto de Barranquilla.

De otro lado, se tiene que la nave contaba con radar, GPS y ecosonda y quedó constancia que tanto el capitán, cómo el piloto práctico lo único que usaron durante la maniobra fue el radar, no obstante, de haberse utilizado este instrumento de que dispone el equipo del puente para realizar una navegación segura, si hubiera conocido en todo momento la ubicación de la motonave, por lo que no se tuvo una posición fija que les permitirá determinar dónde estaban, así mismo, contaba el buque con dos anclas, que no fueron empleadas en el momento adecuado, para evitar la ocurrencia del siniestro.

Teniendo en cuenta lo expuesto, se puede concluir que no estamos ante un posible caso exonerativa de responsabilidad como lo es la fuerza mayor o caso fortuito, en la medida que los elementos constitutivos de esta no sé configuraron dentro de los hechos del siniestro marítimo de la motonave OBERON.

Resuelve

Confirmar es integridad la sentencia 0079 CP3-ASJUR del 17 de diciembre de 2012.