Ref: SINIESTRO "MAGNUM POWER (Bandera de la República de las Islas Marshall)"

ENCALLAMIENTO (Apelación)

Puerto Barranquilla

Antecedentes

El capitán de Puerto de Barranquilla tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo encallamiento de la motonave MAGNUM POWER de bandera de la República de las Islas Marshall, ocurrido el 12 de mayo de 2011, al realizar maniobra de atraque Muelle No. 6 de la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla, puesto que, la motonave "TILOS" había encallado, afectando el tránsito de la motonave MAGNUM POWER.

El capitán de Puerto Barranquilla profirió decisión de primera instancia el 24 de diciembre 2013, a través de la cual exonero de responsabilidad civil extracontractual al Capitán y Piloto Práctico de la motonave "MAGNUM POWER". De igual forma, no declaró responsabilidad administrativa por violación a las normas de marina mercante.

El día 30 enero de 2014, el apoderado de Seguros Generales Suramericana S.A, presentó recurso de reposición y en subsidio apelación en contra de la decisión en 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 apelación preguntar por el abogado, se fundamenta en:

La inadecuada evaluación que habría realizado este despacho al pretender encontrar razones de fuerza mayor o caso fortuito que exonerará de responsabilidad al capitán de la nave y a su piloto práctico.

No se realiza una valoración de los errores y falencias cometidas por el capitán y el piloto práctico, en su intento de evitar una situación irresistible en la actividad peligrosa.

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 el recurso de apelación interpuesto

El actuar del Capitán, fue el correcto, pues realizó una concertación con el piloto práctico para planificar el desarrollo de la maniobra de acceso al puerto Barranquilla. Así mismo, no se puede estimar una confianza excesiva en el piloto práctico, toda vez que todas las decisiones que fueron adoptadas en el transcurso de la navegación fueron concertadas entre el Capitán y el Piloto Práctico.

Ahora bien, en lo que corresponde a la conducta desplegada por el piloto práctico, se puede indicar que en el dictamen pericial rendido por el señor Alvaro Duarte Mendez, se refirió a las ayudas a la navegación con las que contaban para la realización de la maniobra:

"Para ingreso al puerto y a la navegación por el canal remontando la corriente del río Magdalena, a bordo de la nave se contaba con la carta náutica del almirantazgo británico correspondiente al puerto de Barranquilla; por su parte, para navegar dentro del río, el Piloto práctico contaba con los planos levantados por la Universidad del Norte para CORMAGDALENA".

En cuanto a la maniobra de fondeo en la cual posteriormente encalló la nave, una vez la Estación de Control de Tráfico Marítimo comunicó que estaba presentando inconvenientes, el Perito indicó en su dictamen que: *"La decisión del fondo era la más adecuada, ya que, de haber intentado continuar remontando las aguas del río Magdalena para llegar hasta la cerca del muelle N°6, sin contar con apoyo de remolcadores y sin espacio para maniobrar para fondeo en ese sector, hubiera sido un imprudente maniobra de alto riesgo de la que hubiera resultado el bloqueo del canal".*

De tal forma, estima el despacho que el encallamiento de la motonave puedo casi nada por una de las causales eximentes de responsabilidad civil como lo de la fuerza mayor o caso fortuito.

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.*

Por tanto, considera el despacho que el siniestro marítimo encallamiento en la motonave MAGNUM POWER, se produjo como consecuencia del encallamiento de la motonave TILOS, qué con lo sucedido desencadena una serie de acontecimientos, tales como el cambio de planes para el capitán y el piloto práctico que se encontraban a bordo de la nave MAGNUM POWER, los cuales tuvieron que hacer uso alternativas rápidas con las que contaban para salvaguardar la seguridad integral de la nave.

Análisis Técnico

El perito Álvaro Duarte Méndez estableció que el siniestro marítimo de encallamiento, se dio por:

La desinformación por parte del operador del CCTM respecto de la presencia de la M/N TILOS en el muelle N°6 de la SPRB y que, le fue notificada por el Piloto Práctico al momento de reportar su embarque a bordo de la M/N MAGNUM POWER.

El impredecible e inesperado encallamiento de la motonave TILOS, se constituyen el factor desencadenante de los acontecimientos que afectaron la maniobra de la motonave MAGNUM POWER.

En consecuencia, el no haber considerado la maniobra de virar estando en el canal, para volver con el buque hacia aguas abajo y abandonar las aguas del río Magdalena, con la fuerza de la corriente predominante en aquel momento 4,5 nudos, puede considerarse un acertado juicio de valor, gracias al cual no se expuso la nave a una situación excesivamente riesgosa.

Del análisis jurídico y la declaración de responsabilidad civil extracontractual

Conforme a lo establecido en la normatividad, es posible observar que tanto el Capitán de la motonave MAGNUM POWER, como el Piloto Práctico, actuaron con apego a las obligaciones y funciones establecidas por las disposiciones normativas que regulan sus actividades. Por tal razón, considera el Despacho que, en el presente caso, actuó uno de los eximentes de responsabilidad civil como le da fuerza mayor o caso fortuito.

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

Finalmente, se verificó que no hubo infracción alguna por parte de los sujetos involucrados en lo sucedido, razón por la cual, no procede la imposición de una sanción.

Resuelve

Confirmar en su integridad la decisión de primera instancia del 24 de diciembre de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Barranquilla.