

Ref: SINIESTRO “MN CHIOS WIND (Bandera Griega)”

ENCALLAMIENTO (Apelación)

Puerto Barranquilla

Antecedentes

Mediante oficio suscrito por el controlador de tráfico marítimo, el día 20 de mayo de 2011, el capitán de Puerto Barranquilla tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro de encallamiento de la motonave CHIOS WIND de bandera griega, ocurrido el 19 de mayo de 2011. El día 23 de mayo de 2011, el Capitán de Puerto de Barranquilla decretó la apertura de la investigación y el 25 de febrero 2015, profirió fallo de primera instancia, en el que declaró responsable al señor Georgios Tsarouchas Capitán de MN CHIOS WIND y al señor Jaime Martínez Camacho, en calidad de Piloto Práctico, de igual modo, los declaró responsables de incurrir en violación a normas de Marina Mercante, imponiendo una sanción por 5 SMLMV, equivalentes a la suma de \$3.080.000 a cada uno.

El 17 de marzo 2015, el abogado Fabián Alcides Ramos, en calidad de apoderado judicial de la agencia marítima SEAPORT S.A, interpuso recurso de reposición y en subsidio apelación contra la decisión de primera instancia. El 8 de abril de 2015, abogada María Teresa Gutiérrez, en calidad de apoderado judicial de Capitán de la motonave, interpuso recurso de apelación en contra de la decisión.

Competencia

Es competente para conocer del presente caso la Dirección General, facultada por el Decreto Ley 2324 de 1984 en su artículo 2° y 58, y el numeral 2, artículo 2° del decreto 5057 de 2009, en concordancia con el artículo 116 de la Constitución Política.

Argumentos de los Apelantes

- Frente al recurso apelación alegado por la abogada María Teresa Gutiérrez, se enuncia que, el fallo del 25 de febrero 2015 es contrario a derecho, pues no menciona de manera específica normas de Marina mercante cuyo incumplimiento se atribuye a los sujetos investigados, los hechos no confirman la violación de las disposiciones de marina mercante y mucho menos culpabilidad alguno por parte del capitán, puesto que, el resultado del ocurrido no les atribuible al Capitán y para que cualquier sanción proceda en derecho es indispensable garantizar la vigencia del debido proceso.
- Frente al recurso de apelación alegado por el abogado Fabián Alcides Ramos, se extrae que, hay una ausencia análisis de los argumentos expuestos en el alegato de conclusión y debido al fenómeno de la niña como una evidente causal de fuerza mayor, la cual se agudizó para el primer semestre de 2011.

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 la abogada María Teresa Gutiérrez

No le asiste la razón al apoderado judicial del capitán de la nave, toda vez que, se evidencia en el fallo de primera instancia las normas de Marina mercante infligidas por el capitán: las cuales se basan en el artículo 1501 y 1495 del Código de Comercio, es claro que el actuar del capitán de la nave CHIOS WIND, también es determinante para la ocurrencia del siniestro, ya que, al permitir que la motonave atracara evadiendo el cumplimiento de los procedimientos previstos y recomendados para la operación por parte del Control de Tráfico Marítimo y las condiciones del río, por lo que debía ser diligente. De igual manera, si bien es cierto, el servicio de practica cumple una función pública, la labor del piloto práctico se centran en el asesoramiento que este le brinda el capitán del buque para la maniobra de atraque, lo cual quiere decir que el capitán conserva sus funciones y mantiene sus responsabilidades.

El factor principal de la ocurrencia del siniestro, obedeció a la conducta del Piloto Práctico, debido a la falla en la asesoría brindada a la motonave durante su maniobra de atraque; no obstante, el Capitán ejerce sus funciones como jefe de gobierno.

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

En cuanto al fenómeno de la niña, se admite que la presencia de dicho fenómeno se registró en todo el país en el año 2010 y afecto de manera directa las condiciones meteorológicas y de corrientes a lo largo del río Magdalena, pero también es claro, que el piloto práctico Jaime Martínez, era precisamente la persona experta en el conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas de la jurisdicción marítima o fluvial específica a su cargo.

Por tal motivo, se reafirma que el hecho generador del siniestro, fue la conducta del piloto práctico de la nave, centralmente, los cambios de rumbo registrados durante la maniobra de aproximación al Canal de Barranquilla, sugeridas por el piloto práctico Jaime Martínez y seguidas por el capitán Georgios Tsarouchas, sin mostrar objeción alguna al respecto, generaron consecuentemente que el buque navegara hacia la entrada del canal, sin aceptar las instrucciones dadas por el funcionario de la Estación de Control de tráfico marítimo, haciendo que la fuerza de las corrientes predominantes del río Magdalena, nutridas de las condiciones propias del fenómeno de la niña, afectará directamente la estabilidad y navegabilidad de la nave CHIOS WIND

Análisis Técnico

De acuerdo con el dictamen técnico rendido por el Perito Naval Álvaro Duarte, se concluye que:

A pesar que las condiciones meteorológicas podían considerarse como normales, las condiciones náuticas asociadas con la fuerte corriente del superior a los 6 nudos no lo eran, durante la totalidad del tiempo en el que el capitán de la nave y el piloto práctico interactuaron desde el momento del embarque, no se registró ninguna discrepancia.

Desde antes de realizar la maniobra, el piloto práctico contaba con información náutica y ambiental requerida para su ejecución. Además, contaba con la información suministrada por la Estación de Control de Tráfico Marítimo, durante la navegación realizada para el ingreso al puerto de Barranquilla, el piloto práctico no mostró, ni uso ninguna carta de navegación, ni plano batimétrico propio.

Del análisis jurídico y la declaración de responsabilidad civil extracontractual

La causal central del siniestro marítimo encontró su razón en los cambios de rumbo de 360° señalados por el funcionario de control de Tráfico Marítimo, durante la maniobra de atraque a la Sociedad Portuaria de Barranquilla. Estos cambios generaron consecuentemente que el buque transcurriera hacia la entrada del canal, desplazándose al costado del tajamar oriental, haciendo que la fuerza de las corrientes predominantes del río Magdalena, nutridas de las condiciones propias del fenómeno de la niña, afectarán directamente la estabilidad en lo que respecta al rumbo del buque, por cuánto la presión considerable de aquel, era ejercida y recibida por la nave CHIOS WIND.

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

Revocar los artículos 3° y 4° de la sentencia proferida el 25 de febrero de 2015 por el Capitán de Puerto de Barranquilla y confirmar los artículos restantes de la sentencia proferida.