

Ref: SINIESTRO “B/T SAETTA” CONTAMINACIÓN (Apelación)

Puerto Cartagena

Antecedentes

El día 20 de abril de 2005, durante la maniobra de salida del Puerto de Cartagena, ocurrió el siniestro de contaminación ocasionado por el B/T “SAETTA”, el 21 de abril de 2005 el Capitán de Puerto de Cartagena emitió auto de apertura de la investigación por el siniestro marítimo de contaminación y el 29 agosto 2008 se profirió fallo de primera instancia, a través del cual, declaró que el siniestro marítimo de contaminación por parte del B/T "SAETTA", ocurrió con responsabilidad de los señores Fotios Deligeorgiou en calidad de Capitán de la motonave, Rafael Lara Herrera y Luis Carlos Pinzón, quienes se desempeñaban como Piloto Práctico Principal y Piloto Práctico Auxiliar respectivamente.

Declaró el avalúo de los daños en USD 355,904, así como el valor del costo de atención al B/T SAETTA, por parte de Ecopetrol en \$ 4.333.947.603. De igual forma de claro solidariamente responsable por los perjuicios ocasionados en el siniestro marítimo de contaminación a la agencia marítima denominada ISACOL S.A

El 15 de septiembre de 2008, la Doctora Deisy Mabel Rincón, en su calidad de apoderada especial de los Pilotos Prácticos Rafael Lara y Luis Carlos Pinzón, interpuso recurso de apelación en contra el fallo de primera instancia proferido el 29 de agosto de 2008. El 26 de septiembre 2008 el Doctor Carlos Ariza apoderado la sociedad ISACOL S.A, interpuso recurso de reposición en subsidio el de apelación en contra del fallo de primera instancia y el 16 de octubre de 2009 El capitán de Puerto de Cartagena rechazo el recurso de reposición y concedió el recurso de apelación a ambos apoderados.

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.

Argumentos de los apelantes

- Frente al recurso de apelación interpuesto por la abogada Deisy Mabel Rincón, se esgrime que, *dentro de la maniobra de zarpe durante todo el tránsito por el canal el B/T "SAETTA" se mantuvo dentro del canal navegable (...) la anterior afirmación viene así confirmada por el dicho el capitán del saetta quieren audiencia del 27 de abril de 2005 dice: "confirmando que el barco estuvo en el canal". De igual forma, no existe causalidad entre el daño y la conducta del piloto práctico Rafael Lara, debido a que, la responsabilidad es de las personas encargadas de la señalización marítima, la cual no estaba debidamente ubicada en el espacio entre la boya No. 4 y No. 6, si la boya 4 hubiese estado ubicada el accidente no hubiese ocurrido.*
- Por otro lado, frente a la apelación presentada por el Doctor Carlos Ariza, alega que, hay una carencia de análisis en el acervo probatorio considerando que, la medida de solidaridad no es pertinente y que no hay un sano e imparcial análisis de las pruebas, haciendo hincapié, en el artículo 29 de la Constitución Política.

Consideramos que el agente marítimo quedó acción era de responsabilidad de la misma manera que el armador cuando este último se exonera con base en la culpa náutica o cualquier causal exonerativa de responsabilidad, más en relación con la solidaridad que tiene con el Capitán, sí bien está continúa, tendrá el agente marítimo en la solidaridad del piloto práctico con fundamento en el artículo 2344 del código civil.

Análisis Técnico

Mediante auto del 21 de abril de 2005, se nombró al Señor Jairo Infante Márquez, como perito en navegación y cubierta; al Señor Jorge Carrillo Moreno como perito en ingeniería para inspeccionar el buque tanque en lo correspondiente a sus máquinas, bodegas y planos y se nombró un Tribunal de capitanes conformado por el Capitán de Altura, Gerardo Castaño; el Capitán de Navío, Hernando Quintero y el Oficial Naval en retiro y Piloto Práctico Augusto Castro.

El perito Jairo Infante en el dictamen concluyó:

- *El buque Saetta efectúa un correcto alistamiento pre-zarpe desde Mamonal.*
- *Durante el tránsito no se presentó ninguna novedad de material en los equipos de navegación, propulsión.*
- *La maniobra se efectúa con 2 Pilotos Prácticos a bordo y 3 remolcadores.*
- *El puente iba tripulado con el personal idóneo, agitado y comunicándose todos en idioma inglés.*
- *El calado del buque permitió a una navegación segura por el canal, pero con capacidad de maniobra reducida.*
- *Para el tránsito por el canal colonial no se usó la carta Col 843, en la cual el canal aparece más amplio, detallado y con sondaje es más preciso.*
- *El buque tocó fondo indiscutiblemente, produciéndose avería en el casco y derrame de combustible.*
- *El buque no efectuó una navegación detallada durante el tránsito por el canal, observando se descuidó especialmente al encontrarse en situación de "Restringido por su calado".*

El perito Jorge Enrique Carreño, en su dictamen concluyó que:

- *El casco del B/T SAETTA, sufrió tres grietas en el sector del pantoque del costado de babor entre las cuadernas 85 y 89, igualmente se abolló un área aproximada de 60 m2. Estas grietas hicieron que el tanque de lastre 1P quedara con libre comunicación con el mar. (...) las averías descritas ocurrieron el 20 de abril de 2005 consecuencia del impacto del casco contra una roca.*
- *El derrame de Fuel Oil No.6 vertido al mar el día 20 de abril de 2005, se origina en primer lugar por la comunicación entre el tanque de carga 1C y el tanque de lastre 1P debido a la grieta sufrida por este miembro estructural, lo que ocasiona que parte de la carga pasa el tanque de carga 1C al tanque de lastre 1P y al estar el tanque de lastre 1P en libre comunicación con el mar producto de las tres grietas sufridas en el pantoque, parte de la carga sale al mar, contaminando el medio ambiente marino.*
- *La cantidad de carga (Fuel oil No.6) derramada al mar por el BT SAETTA, se cuantifica en 662 barriles NSV, que equivalen a 108,39 toneladas métricas.*

Frente al informe de buceo y salvamento realizado por el Capitán de Fragata Luis Hernán Espejo asegura que, *el día 20 de abril de 2005 el buque Saetta sufrió 3 averías en el casco, al tocar fondo en posición en Latitud Norte 10°18'55.02 y Longitud Weste 75°34'57.26, durante maniobra de salida de la Bahía de Cartagena, lo cual produjo un derrame de parte de la carga causando contaminación al medio ambiente Marino.*

El derrame fue detenido internamente al igualar las presiones de las columnas de agua y producto de los tanques que quedaron comunicados con el mar.

Finalmente, frente al informe del Tribunal de Capitanes presentado en septiembre de 2005, se esgrime que:

Consideraciones sobre el canal:

El canal colonial es adecuado para la maniobra programada, se puede corroborar la anterior por la lista de buque tanque que lo han cruzado sin ningún inconveniente, para un total de 99 al momento del incidente. El BT SAETTA se encuentran en el promedio de eslora, manga y calado de los buques que han transitado el canal. Antes del incidente, el canal fue empleado por el BT ERIKO USSA el 13 de abril de 2005, el BT CHAMPION de 237 m de eslora, 42 m de manga y un calado de 12,5 m (en todo superior al BT SAETTA), transitó sin novedad.

El canal colonial hasta la fecha del informe ha tenido en total 100 tránsitos (1 después del incidente con un buque mayor eslora y manga), de los cuales, 4 fueron de prueba, 37 entrada y 59 salida; de estas maniobras de salida, tan solo 9 presentado encalado inferior a 11.85 m, cómo lo era el BT SAETTA el día del incidente.

Consideraciones sobre los pilotos:

El piloto auxiliar realizó solo un trabajo específico, cómo lo fue en el momento que el piloto principal le pidió que le ayudara para el cruce de la boya No. 7.

La experiencia en el canal colonial del piloto auxiliar es mínima, ya que el momento era la segunda vez que actúa como tal y ninguna de titular.

Frente al informe novedad escrito se denotan que esté papel carece de información esencial como la posición del buque respecto al Canal, rumbos, velocidad, posición geográfica por GPS.

En el folio 531, el piloto auxiliar menciona haber realizado 7,000 maniobras en sus 10 años de experiencia (700 maniobras por año), correspondiendo 1.91 maniobras día por año, dato exagerado que no se aproxima a la realidad.

La posición del piloto durante el tránsito por el canal colonial, fue en todo momento en el centro del puente, dónde calcular con exactitud la distancia de las boyas por las cuales transitaba era difícil y pudo cometer un error de posicionamiento del BT SAETTA en el tránsito por el canal, además que el piloto asesor no le transmitió dichos datos.

Consideraciones sobre la responsabilidad:

Capitán: Por inherencia al cargo, en ningún momento está eximido de responsabilidad de lo que suceda el buque bajo su mando; para hacer tránsito por el canal colonial, la carta del Almirantazgo Británico 2434 no era suficiente para tener claridad de su fondo, distancia, ayuda a la navegación, etc., pues era evidente que el buque navegaría en aguas aún más restringidas a las de un canal normal.

En consecuencia, de esto, el buque llegó caído a babor para iniciar el viraje a estribor. Se obligó a un viraje forzoso a estribor para librar la popa de la boya No.7, y es así como el talud del canal de acceso, ayuda a virar el buque hacia estribor. Es decir, el buque se recostó 40 metros antes de que se rompiera su casco contra la protuberancia calcárea y sigue así 30 m más, para finalmente hacerse hacia el centro el canal.

El piloto: Orgulloso de su amplia experiencia y hasta ese día en su carrera no haber tenido ningún accidente, fue víctima del exceso de confianza. En su maniobra por el canal colonial número 22 en que inicia tarde el viraje a estribor, en consecuencia, llega cargado a babor a la altura de la boya No. 7 para iniciar el viraje estribor; era entonces necesario que la popa dejara libre está boya, lo que indujo a que el buque avanzará más hacia el sur del canal, dónde la proa resultaría comprometida en proximidades de la boya No.6.

Consideraciones del Director General Marítimo

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 la contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina.

De lo anterior, tenemos que, el BT SAETTA tocó fondo, se produjo una fisura en el casco del buque y un posterior derrame de 190 barriles de hidrocarburo configurando hacia el siniestro marítimo de contaminación.

Responsabilidad de los Pilotos Prácticos

El practicaje es un servicio de asesoría prestado a los capitanes de buques y artefactos navales, abordo de los mismos, con el objeto de facilitar la entrada y salida del puerto, así como las maniobras náuticas en condiciones de seguridad, sin tener el control directo en la nave. Entendiendo qué, el Capitán nunca pierde el mando y gobierno del buque, la tarea de los pilotos prácticos es de tratar garantizar una mejor gestión de los riesgos que se pueden presentar durante la navegación en agua restringidas.

Frente a los argumentos presentados por la poder apreciar de los pilotos prácticos Rafael Lara y Luis Carlos Pinzón se resuelve qué, conforme al informe pericial rendido por el tribunal de capitanes, el BT SAETTA tuvo que caer constantemente a babor haciendo una trayectoria circular, hasta que finalmente acuerdo con lo manifestado por el piloto Lara, fijo rumbo proa a la boya No.6, buscando un punto medio entre las boyas 7 y 5, pero como el buque se encontraba caída babor y pasaría muy cerca de ella, la situación preocupa al capitán por lo que llamó la atención al piloto.

En consecuencia, el BT SAETTA pasó aproximadamente entre 20 y 25 metros de la boya No. 7, cuando la moto no inicia su ingreso al Canal de acceso, no siendo posible iniciar la caída estribor por encontrarse la popa muy cerca de la boya No.7, y hasta qué el buque no la sobrepasara, no podía iniciar el viraje a

estribor. El piloto Lara trato de remediar la situación ordenando máquinas todo atrás, pero por tener el BT SAETTA hélice de paso variable, al momento de dar máquina atrás, la proa del buque cayó a babor. Se evidencia entonces que, en el sector hubo una tocada de fondo por parte del buque, impactando con la piedra coralina de alta densidad situada entre las boyas No. 4 y 6, a 37 pies de profundidad.

Se puede concluir que la conducta desplegada durante la maniobra de zarpe por parte del piloto Lara fue confiada y en cuanto al piloto auxiliar Pinzón su intervención fue mínima, pues se limitó a marcar las horas de paso por las boyas y no marcó el posicionamiento del buque respecto del canal, rumbos, velocidad, etc.

En atención a esto, es importante reiterar que los pilotos prácticos no tenían el dominio material, intelectual o técnico de la motonave, y que se encontraron órdenes de Capitán, quién podía o no seguir el asesoramiento del práctico. Por consiguiente, se procede a modificar el artículo primero de la sentencia en primera instancia, en sentido de exonerar de responsabilidad en el siniestro marítimo de contaminación a los pilotos prácticos Rafael Lara y Luis Carlos Pinzón.

Se declara únicamente la responsabilidad del Capitán, puesto que, es quién dirigía la motonave y decido continuar con la operación sin hacer nada por remediar la situación, con el objeto de evitar la caída babor del BT SAETTA, el golpe en el pantoque y el posterior derrame de hidrocarburo. Así mismo, no sé apoyo en las ayudas a la navegación, teniendo en cuenta que el buque transitaría por aguas restringidas.

Resuelve

Modificar el artículo 1° de la decisión del 29 de agosto de 2008 y declarar responsable el siniestro marítimo de contaminación ocurrido el 20 de abril de 2005 al señor FOTIOS DELIGERGIU.