

Ref: SINIESTRO “CIELO DI TOKIO (Bandera Panameña)”

ENCALLAMIENTO (Apelación)

Puerto Cartagena

Antecedentes

El 27 de noviembre de 2011, se produjo el encallamiento de la motonave "CIELO DI TOKIO" de bandera panameña, cuando se encontraba haciendo maniobra de atraque a la sociedad portuaria muelles el bosque hoy COMPAS S.A, el día 28 de noviembre se decretó la apertura de investigación y el 27 de abril de 2015, el capitán de Puerto de Cartagena profirió fallo de primera instancia, en el que declaró responsable el siniestro marítimo al terminal marítimo muelles el bosque y exoneró de responsabilidad al señor Ronaldo Robles Salle Capitán de la motonave y al piloto práctico Jorge Navas Cabrera del siniestro marítimo, pues la nave encalló por tener un calado superior al de la zona.

El día 26 de junio 2015, el abogado Fabián Alcides Ramos, en calidad apoderado judicial del Terminal Marítimo Muelles el Bosque, interpuso recurso de reposición y en subsidio apelación.

El 27 de junio de 2015, el abogado Carlos Alberto Ariza, en calidad apoderado judicial de la sociedad TECNIMAR, interpuso recurso de reposición en contra de 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 por el Decreto 5057 de 2009 en su artículo 2° numeral 2 y artículo 58, en concordancia con el artículo 116 constitucional.

Argumentos del Apelante

En virtud, de que fue confirmada la decisión en primera instancia, solo prospera el recurso de apelación interpuesto por el Doctor Fabián Alcides Ramos, en calidad apoderado judicial del Terminal Marítimo Muelles el Bosque, en el cual manifiesta que:

- Omisión de pronunciamiento sobre las objeciones por error grave: El despacho simplemente se limita a mencionar la presentación de las objeciones con sus respectivas oposiciones, mención que no va más allá de su carácter enunciativo, pues no andan el estudio análisis de las objeciones alegadas y no se manifiesta en la parte resolutive de la sentencia.
- Priorización del dictamen pericial sobre las demás pruebas practicadas dentro de la investigación: Considera que, el fallador de primera instancia no realizó el análisis de todas las pruebas obrantes en el expediente conforme a las reglas de la sana crítica, y que por el contrario le dio un papel preponderante al dictamen pericial.
- Interpretación excesiva del deber de información y cabeza del Muelle el Bosque, hoy COMPAS S.A: El apelante, considera que, el argumento que tuvo la primera instancia para declarar responsable del siniestro marítimo al Terminal Marítimo Muelles el Bosque, fue por el deber de información que recae sobre este, sin tener en cuenta, las decisiones tomadas por el Capitán y Piloto Práctico.

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:

Este despacho encuentra que el dictamen pericial presentado el día 22 de enero 2014 por el piloto naval Jaime Morales, fue útil y eficaz. Así mismo, la valoración realizada por la Autoridad Marítima a cada una de las pruebas no puede ser objeto de cuestionamiento por parte de los sujetos vinculados, ya que, las partes tuvieron la oportunidad procesal para aportar o solicitar las pruebas que pretendiera hacer valer en el proceso.

Respecto a la interpretación excesiva del deber de información en cabeza del Terminal Marítimo Muelles el Bosque, hoy COMPAS S.A, se trae a colación la declaración realizada por el Señor Jorge Navas en condición de piloto práctico.

“(…) Teniendo en cuenta la eslora y los caldos del buque me puse en contacto con el gerente de Tecnimar para informarle que por el costado de babor tenía que entrar por el canal del norte y hacer un viraje en toda la punta del muelle dónde por experiencia en más de una oportunidad se ha quedado buques varados ahí. (...) estando en cuatro calle el gerente de Tecnimar me dijo que atracara el buque por el costado de estribor que el terminal había autorizado y que la profundidad del canal sur era de 12 m.”

Referido lo anterior, 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.

De la navegación marítima como actividad peligrosa y el régimen de responsabilidad aplicable

A través de la ley 8 de 1980, Colombia aprobó la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar- SOLAS- así como su Protocolo de 1988.

Por ende, se deduce que, el Señor Jorge Navas Cabrera, en condición de piloto práctico, siempre estuvo en contacto con Muelles el Bosque, hoy COMPAS S.A, con el fin de realizar una maniobra de atraque segura, conforme a su experiencia y con las características del buque, por lo que el cambio de costado para el ingreso al muelle No.3, no fue caprichoso de su parte, sino cumpliendo con su deber y funciones y habiendo solicitado autorización para el atraque y pidió el calado que tenía el canal Sur del Terminal Marítimo Muelles el Bosque.

Del estudio probatorio del caso en concreto

La idea de entender los siniestros marítimos como un asunto inexorablemente relacionado con la seguridad, apelando al carácter riesgoso del derecho marítimo, y su proceso de regulación, ha sido un

avance significativo, tanto por la Organización Marítima Internacional como por las autoridades marítimas regionales.

Para efectos de lo anterior, el artículo 26 del Decreto 2324 de 1984, sobre los accidentes o siniestros marítimos, prevé: "Artículo 26. Accidentes a siniestros marítimos. Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, o por los convenios internacionales, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional.

El piloto practico dice en su declaración del día 29 de noviembre de 2011, que recibió información que el calado máximo permitido era de doce (12.00) metros y que podía hacer la maniobra sin problemas, al momento de tocar fondo, la MN CIELO DI TOKYO, estaba con calados de 9.22 a Proa y 9.85 con popa (2.15 metros menos de lo máximo permitido), lo que indica que la información suministrada de calado máximo permitido en el puerto estaba errada. Haciendo el cálculo con la medida máxima permitida suministrada por el Jefe de Operaciones de Muelles el Bosque, Jorge Enrique Arias Salazar en su declaración el día 5 de diciembre de 2011, de 10.7 metros frente al muelle 2 y 3, tendríamos una profundidad de 1.05 metros a favor en mare baja, esta es la referencia que se debe tener en cuenta ya que, al ingresar a una bahía, canal o área de maniobra frente a los muelles de Muelles el Bosque.

Se concluye que todas las informaciones fueron erradas ya que con cualquiera de las profundidades reportadas como permitidas para ingreso, tránsito, maniobra y atraque, se habría ocasionado la tocada de fondo y/o encallamiento presentado.

Del estudio probatorio del caso en concreto

El capitán de la nave, señor Ronaldo Robles Salle, en versión rendida en audiencia pública el día 29 de noviembre de 2011, afirmó:

"(...) El piloto seguro que al llegar al canal el terminal nos aseguraba que teníamos 12 metros de calado en la entrada del canal en el muelle, Así que el piloto procedió lentamente hacia el muelle después de tomar los remolcadores. A las 17:30 el buque se detuvo y le pregunté al piloto porque, de acuerdo a él, el buque no se podía mover más y habíamos tocado fondo (...)"

Análisis técnico

En el caso concreto, basta analizar los elementos materiales probatorios de la ocurrencia del siniestro marítimo, para concluir que el hecho generador del siniestro del presente asunto, fue la conducta de los empleados de la Terminal Marítimo Muelles el Bosque, hoy COMPAS S.A, pues autorizaron la maniobra de atraque del buque desconociendo los calados del canal de acceso al muelle No.3

Es evidente, que la Terminal Portuaria presentó una información errónea, generando confusión respecto el calado operacional del muelle, tanto para el piloto práctico como para el capitán de la motonave MN CIELO DI TOKYO, razón por la cual este fallador declarará la responsabilidad por la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento al Terminal Marítimo Muelles el Bosque, hoy COMPAS S.A.

Violación de 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 52 de la ley 1437 de 2011.

Resuelve

Modificar el artículo segundo de la decisión proferida por el capitán de Puerto de Cartagena el día 27 de abril de 2015 y exonerar de responsabilidad al Señor Ronaldo Robles Salle, capitán de la motonave CIELO DI TOKYO, al Señor piloto práctico Jorge Navas Cabrera y a la empresa de practicaje Técnicos Marinos Asociados- TECNIMAR SA, hoy TECNIMAR S.A.S, del siniestro marítimo de encallamiento, presentado el 27 de noviembre 2011.