

Ref: SINIESTRO “STADT BREMEN”

ENCALLAMIENTO (Apelación)

Puerto Barranquilla

Antecedentes

Mediante oficio suscrito el 18 de noviembre 2010, el capitán de Puerto Barranquilla tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo encallamiento de la motonave "STADT BREMEN" de bandera Antigua. Por lo anterior, el capitán de Puerto Barranquilla decreto la apertura de la investigación, el 19 de noviembre de 2010 y el 27 de febrero 2013, profirió fallo de primera instancia en el que declaró responsable al capitán de la nave y al Piloto Práctico. De igual forma, los declaró responsables de incurrir en violación a normas de Marina mercante.

El día 9 de abril de 2013, la apoderada judicial del capitán y los armadores de la motonave, interpuso recurso de apelación y el 15 de abril, el apoderado judicial del piloto práctico, interpuso recurso de reposición en subsidio 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 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 apoderada del Capitán, se enuncia que, *se equivoca el fallador en su sentencia de 27 de febrero 2013 al manifestar en sus conclusiones que "no existió caso fortuito y fuerza mayor" ya que tal y como se explica, las condiciones climáticas del día de los hechos y durante el mes de noviembre 2010 eran extraordinarias e impredecibles. Así mismo, cómo lo concluye un perito de capitania en el momento en que ocurrió el incidente con la MN STADT BREMEN, no se habían realizado las operaciones de dragado del canal de acceso requeridas. El perito también establece que, el piloto práctico que ejecutó la maniobra de ingreso, realizó una equivocada aproximación que le impidiera contrarrestar el vector del caudal de las aguas del río y por ello, el Capitán del buque depositó una excesiva confianza en el Piloto, pues no conocía el área.*
- Frente al recurso de apelación alegado por el apoderado del Piloto Práctico, se extrae que, *hay una falta de valoración de las alegaciones y pruebas presentadas por el piloto práctico, pues se advierte el evento de fuerza mayor, conforme a la declaración del Piloto, ya que había un mayor volumen de agua que bajaba por el río en ese momento, todo a causa de la agudización del fenómeno de la niña. Igualmente, se presenta una indebida valoración de la objeción formulada por el suscrito.*

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

1. Respecto del recurso de apelación presentado por la apoderada del Capitán

Este despacho admite la presencia de fenómeno de la niña registrando el país a mediados del año 2010, afecto de manera directa las condiciones meteorológicas y de corrientes a lo largo del río Magdalena, pero también es claro, que el piloto práctico, 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 lo que la misma no puede configurarse como caso fortuito o fuerza mayor.

Es pertinente mencionar que el plano batimétrico N° 341 del 17 de noviembre 2010, expedido por CORMAGDALENA, fue el utilizado por el piloto práctico para realizar su maniobra de atraque, el cual, establecía los bajos y profundidades que se encontraban en el canal de acceso a la Sociedad Portuaria de Barranquilla, por lo que su éxito en la maniobra corresponde a realizar una planeación de acuerdo a las condiciones meteorológicas del momento y la carta batimétrica actualizada, es decir, no tiene razón de ser la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento ocurrió el 18 de noviembre de 2010 con la ausencia de operaciones de dragado en el canal de acceso por parte de la entidad encargada. Por consiguiente, cabe recordar que, el servicio del piloto práctico se basa en su experiencia en la zona y su conocimiento, su función es brindar el asesoramiento al Capitán del buque para la maniobra de atraque, lo cual quiere decir que el capitán conserva sus funciones y mantiene sus responsabilidades frente al buque durante la maniobra de practicaje.

El encallamiento ocurrió siendo incidental la conducta del piloto práctico, es claro inequívoco que el actuar del capitán de la nave STADT BREMEN, también determinó en su existencia, al permitir que la motonave atracara sin una planeación adecuada; sin el uso de remolcadores, sin seguir los rumbos establecidos por parte de la Estación Control de Tráfico Marítimo.

2. Respecto del recurso de apelación presentado por el apoderado del Piloto

Respecto al primer argumento, se profirió un fallo, analizando las responsabilidades de cada actor, 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, 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.

Para objetar por error grave un dictamen pericial no debe ser cualquier tipo de error dentro de peritazgo, ni basarse en suposiciones o conjeturas propias.

Análisis Técnico

De acuerdo con el dictamen técnico rendido por el Perito Naval Jorge Orlando Parra, se concluye que:

Analizando los elementos de juicio sobre la conducta del capitán, se evidencia que esté confío totalmente información y experiencia del piloto, aceptando una maniobra que en efecto le permitió evadir los bajos del plano batimétrico de referencia, pero que no permite ingresar al río, ya que la corriente no es un factor que se pudiera desestimar.

El traqueo del tránsito de la embarcación STADT BREMEN evidencia que la nave paso muy cerca y con un rumbo muy tendido al norte del espolón occidental, en una equivocada aproximación, lo que le impidió adaptar un rumbo de ingreso que permitiera contrarrestar el vector del caudal de las aguas del río Magdalena.

En el caso concreto, basta analizar los elementos materiales probatorios que dan cuenta del momento justo de la ocurrencia del siniestro marítimo, para concluir que el hecho generador del siniestro, fue la conducta del piloto práctico del capitán de la motonave. La que, fundada en la falta de pericia, diligencia y cuidado, ejecutó la maniobra de atraque sin una adecuada planeación debido a las condiciones del área y de los factores meteorológicos.

Del análisis jurídico y la declaración de responsabilidad civil extracontractual

El encallamiento ocurrió siendo incidental la conducta del piloto práctico, es claro inequívoco que el actuar del capitán de la nave STADT BREMEN, también determinó en su existencia, al permitir que la motonave atracara sin una planeación adecuada; sin el uso de remolcadores, sin seguir los rumbos establecidos por parte de la Estación Control de Tráfico Marítimo.

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

Este Despacho encuentra probada la violación de algunas normas de marina mercante, como el artículo 1501 numeral 2 y 1491 del Código de Comercio y el artículo 40 del decreto 1587 de 1998, respecto de las infracciones cometidas por el Capitán; y el artículo 14 y 62 numeral 4 de la ley 658 de 2001, frente al piloto práctico. Se impone sanción de 5 SMLMV.

Resuelve

Modificar el artículo 3° de la decisión proferida de primera instancia del 27 de febrero de 2013 y confirmar los artículos restantes.