

1531

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

13 ENE 2017

Referencia: 15012005-007

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver los recursos de apelación interpuestos por la Abogada DEISY MABEL RINCÓN, Apoderada especial de los Pilotos Prácticos RAFAEL LARA HERRERA y LUIS CARLOS PINZÓN CABRERA; y el Abogado CARLOS ARIZA OYUELA, Apoderado especial de la Sociedad ISACOL S.A., en calidad de Agente Marítimo del B/T "SAETTA", en contra del fallo de primera instancia del 29 de agosto de 2008, proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena dentro de la investigación por siniestro marítimo de contaminación ocasionado por la citada nave durante la maniobra de salida del Puerto de Cartagena por el Canal Colonial, el día 20 de abril de 2005, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El día 20 de abril de 2005, el Capitán de Puerto de Cartagena tuvo conocimiento del presunto siniestro de contaminación del B/T "SAETTA" de bandera maltesa, ocurrido ese mismo día en horas de la mañana durante la maniobra de salida del Puerto de Cartagena.
2. El día 21 de abril de 2005, el Capitán de Puerto de Cartagena emitió auto de apertura de la investigación por siniestro marítimo de contaminación, decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. Se decretó la apertura de la investigación, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos y fijó fecha para la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
4. El día 29 de agosto de 2008, el Capitán de Puerto de Cartagena 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 CABRERA, quienes el día de los hechos se desempeñaron como Piloto Práctico Principal y Piloto Práctico Auxiliar respectivamente.

Asimismo, declaró el avalúo de los daños sufridos por la mencionada nave, en la suma de TRECIENTOS CINCUENTA Y CINCO MIL NOVECIENTOS CUATRO dólares americanos (\$355,904.00 USD), así como el valor del costo de atención al B/T "SAETTA" por parte de ECOPETROL correspondiente a CUATRO MIL TRECIENTOS TREINTA Y TRES MILLONES NOVECIENTOS CUARENTA Y SIETE MIL SEISCIENTOS TRES PESOS CON QUINCE CENTAVOS (\$4.333.947.603,15) M/CTE.

Finalmente, declaró solidariamente responsables por los perjuicios ocasionados en el siniestro marítimo de contaminación, a la Agencia Marítima denominada ISACOL S.A., y al Armador de la motonave, denominado HEIDMAR.

5. El 15 de septiembre de 2008, la Doctora DEISY MABEL RINCÓN, en su calidad de Apoderada especial de los Pilotos Prácticos RAFAEL LARA HERRERA y LUIS CARLOS PINZÓN CABRERA, interpuso recurso de apelación en contra del fallo de primera instancia, proferido el día 29 de agosto de 2008.

En el mismo sentido, el día 26 de septiembre de 2008, el Doctor CARLOS ARIZA OYUELA, Apoderado de la Sociedad ISACOL S.A., interpuso recurso de reposición y en subsidio el de apelación en contra del fallo de primera instancia, proferido el día 29 de agosto de 2008 por el Capitán de Puerto de Cartagena.

6. El día 16 de octubre de 2009, el Capitán de Puerto de Cartagena rechazó el recurso de reposición interpuesto por el Abogado CARLOS ARIZA OYUELA y, confirmó en su totalidad el fallo de primera instancia, además, concedió en el efecto suspensivo el recurso de apelación del Doctor CARLOS ARIZA y la Doctora DEISY MABEL RINCON, ante el Director General Marítimo.

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 52 del Decreto Ley 2324 de 1984, esta Dirección General es competente para resolver los recursos de apelación por siniestros marítimos ocurridos dentro de la jurisdicción establecida en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

Dicha competencia tiene el carácter de jurisdiccional, en aplicación del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 de la Constitución Política, lo cual fue ratificado por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994 y mediante Concepto de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, con Radicado 1605, del 4 de noviembre de 2004.

ARGUMENTOS DE LOS APELANTES

Del escrito de apelación presentado por la Doctora DEISY MABEL RINCÓN, este Despacho se permite extraer los siguientes argumentos:

"(...) 1. Desde la maniobra de zarpe y durante todo el tránsito por el canal, el B/T Saetta se mantuvo dentro del canal navegable "QUE DEMARCAN LAS BOYAS EL DÍA DE LOS HECHOS"

La anterior afirmación viene así confirmada por el dicho del Capitán del Saetta quien en audiencia del 27 de abril de 2005 dice: "confirmando que el barco estuvo en el canal" sic., y nunca se salió del mismo como se observa a folio 350 y 352 del cuaderno original. La suscrita aquí entiende que la operación del B/T SAETTA momentos antes del hecho inexorable del accidente, está unida al

1532

concepto dinámico del movimiento de la nave en sí, lo que indica que la nave pudo haber sido gobernada durante el tránsito del canal por fuera del centro mismo, pero nunca jamás por fuera del canal boyado.

(...)

No se puede atribuir el siniestro a los prácticos que asesoraron la maniobra del B/T Saetta, por no tener la carta de navegación local del Canal Colonial No. 843, porque ni en ella, ni en la carta del Almirantazgo Británico No. 2342 de 2003 se registra el bajo fondo y la roca que abrieron las fisuras del casco del B/T Saetta (Folios 517-520).

(...)

2. inexistencia de la relación de Causalidad entre el Daño y la conducta del Piloto Práctico RAFAEL LARA HERRERA.

Al presentarse hoy el hecho funesto investigado y al tener la certeza y seguridad que le dan los equipos y el buque y el testimonio de las personas que estuvieron en el lugar de los hechos, vale decir: Cap. Del B/T Saetta, Capitán del Remolcador Zeus, Capitán del Remolcador Titania, los testimonios del Piloto Práctico Auxiliar, los oficiales del buque y parte de los tripulantes, que la nave jamás se salió del canal navegable, ubica la causalidad de este hecho exclusivamente en la persona o personas responsables de la señalización marítima, toda vez que una maniobra como la realizada por el inculpado en las condiciones de que se hablan en los autos y que establecen los testimonios, originan sin lugar a dudas la inexistencia del espacio y/o calado entre la boya No. 4 y la No. 6 con el veril o dicho de otra forma, la boya No. 4 no está ubicada presuntamente en el sitio donde se encontraba el día del accidente. Y si lo hubiera estado como ahora el accidente no hubiese ocurrido (...)" (Cursiva fuera de texto).

Por otra parte, del escrito de apelación presentado por el Doctor CARLOS ARIZA OYUELA, este Despacho se permite extraer los siguientes argumentos:

*"(...) **Carencia del análisis del acervo probatorio.** - si bien cita una serie de pruebas, no están todas las que son, ni pasa a ocuparse de dichas pruebas.*

Para lo pertinente a la solidaridad existente entre el Armador y el Agente Marítimo, solo entra a considerar la figura de la solidaridad per se, sin mayor examen, investigación y reflexión, NO OBSTANTE, SU PROPIA AFIRMACIÓN EN RELACIÓN CON LA SOLIDARIDAD, SE OLVIDA EFECTUAR EL RESPECTIVO ANÁLISIS PROBATORIO.

(...)

Prescribe la Constitución Nacional que el debido proceso se aplicará a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas - artículo 29 -. Dentro del criterio del debido proceso se amalgama el concepto del sano e imparcial análisis de las pruebas, no solo con miras a establecer responsabilidades sino también para eximir las, exonerarlas, limitarlas o atenuarlas, para el evento: improcedencia de la figura de la solidaridad y exoneración de la responsabilidad.

"El agenciamiento marítimo, por práctica y por costumbre, se inicia desde el momento en que es nominado y termina cuando el agente marítimo entrega la autorización de zarpe, lo cual liga con el momento en donde se les entrega el buque a los pilotos prácticos para el cruce por el canal. Las

actuaciones posteriores al zarpe y antes del siniestro realizadas por ISACOL S.A., teniendo en cuenta el momento en que se da por terminado el agenciamiento, deben ser consideradas simples buenos oficios".

Tenemos pues que con relación a la primera nominación dada por la empresa HEIDMAR, quién para el evento actuó como operador comercial, la sociedad ISACOL S.A., actuó con la debida diligencia, prudencia y cuidado que requería su encargo, adelantando todas y cada una de las tareas pertinentes tendientes al cumplimiento de sus obligaciones.

(...)

Al respecto la Autoridad Marítima, para el evento en cabeza del Señor Capitán de Puerto, debe soportar y fundamentar su posición si considera que la actividad del agente marítimo va más allá de lo argumentado por el suscrito, ello porque es el punto significativo y definitivo, a más de punto de conexidad de la solidaridad entre armador y agente marítimo. La Capitanía debe determinar cimentadamente hasta donde llega su solidaridad, ello de manera temporal y espacial, del agente marítimo. ¿Hasta qué momento se ostenta la condición de agente marítimo?, para de esta manera entrar a recurrir en un fallo.

(...)

Consideramos que el agente marítimo queda exonerado de responsabilidad de la misma manera que el armador cuando éste 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, si bien ésta continúa, tendrá el agente marítimo la solidaridad del piloto práctico con fundamento en el artículo 2344 del Código Civil.

(...)

Finalmente, de conformidad con la normatividad colombiana el Capitán de la nave conserva en todo momento el gobierno sobre la misma, a pesar de ello el Piloto Práctico también es responsable por los daños que se generen en virtud de una indebida e imprudente actividad de pilotaje. Para el caso que nos ocupa es claro que el Piloto no actuó con el debido cuidado y diligencia y por ende es procedente predicar su responsabilidad como generador del siniestro. Así las cosas y teniendo en cuenta que la normatividad colombiana establece la solidaridad del agente marítimo con el Capitán, más no con el Piloto mal se haría en predicar respecto del agente marítimo la solidaridad con el Capitán por el hecho de un tercero con el cual el agente marítimo no es solidario como es el Piloto Práctico.

Bien es sabido que la solidaridad no se presume, por ser régimen excepcional, según lo establecido por el artículo 1568 del Código Civil. La solidaridad debe ser expresamente declarada en todos los casos en que no lo establezca la Ley. O sea que la solidaridad es de interpretación estricta. No hay lugar en esta materia a interpretaciones extensivas o analógicas" (Cursiva fuera de texto).

ANÁLISIS TÉCNICO

Mediante auto del veintiuno (21) de abril de 2005, se nombró al señor CN ® JAIRO INFANTE MÁRQUEZ, como Perito en navegación y cubierta; al señor CF JORGE CARREÑO MORENO como Perito en ingeniería para inspeccionar el buque tanque en lo correspondiente a sus máquinas, bodegas, planos y libros.

En el mismo sentido se nombró un Tribunal de Capitanes conformado por los señores:

- Capitán de Altura GERARDO CASTAÑO
- Capitán de Navío HERNANDO QUINTERO
- Oficial Naval en retiro y Piloto Práctico, AUGUSTO CASTRO GUTIÉRREZ

Se designó al Departamento de Buceo y Salvamento de la Armada Nacional, para efectuar inspección submarina al buque tanque y al área donde se produjo el accidente, con el fin de establecer el estado del buque, averías ocasionadas al mismo, rastros y el lugar exacto en el suelo marino donde se produjo el accidente.

El Perito JAIRO INFANTE MÁRQUEZ, en su dictamen concluyó lo siguiente:

"Con base en la revisión de documentos relacionados, lo hablado por el suscrito con el Capitán, Segundo Oficial y Tercer Oficial y análisis de la derrota sobre el canal colonial, se hacen las siguientes apreciaciones:

1. El buque SAETTA efectuó un correcto alistamiento pre-zarpe desde Mamonal.
2. Durante el tránsito no se presentó ninguna novedad de material en los equipos de navegación, propulsión ni del sistema de gobierno.
3. La maniobra se efectuó con 2 Pilotos Prácticos a bordo y 3 remolcadores.
4. El puente iba tripulado con el personal idóneo, capacitado y comunicándose todos en idioma inglés.
5. Las condiciones de tiempo, visibilidad, etc. Eran buenas para la navegación y maniobra.
6. Las comunicaciones entre pilotos y remolcadores estuvieron sin novedad.
7. El calado del buque permitía una navegación segura por el canal, pero con capacidad de maniobra reducida.
8. 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 sondajes más preciso. Además, acuerdo con Resolución 0078 - DIMAR del 3 de marzo de 2000 es obligatorio el uso de la cartografía náutica oficial producida y actualizada por la Dirección General Marítima en todos los buques extranjeros que transiten y se encuentren en aguas marítimas jurisdiccionales de Colombia.
9. El buque tocó fondo indiscutiblemente, produciéndose avería en el caso y derrame de combustible. En la filmación submarina efectuada por el Departamento de Buceo y Salvamento de la Armada Nacional, se observó claramente 3 fisuras en el casco a la altura del pantoque hacia proa por babor.
10. Con la lectura de las profundidades en la tira del ecosonda, se observa claramente que el buque llegó a la medida que indica mínima profundidad.
11. La actuación del Capitán al conocerse la avería fue apropiada para disminuir las consecuencias del accidente.
12. El buque no efectuó una navegación detallada durante el tránsito por el canal, observándose descuido especialmente al encontrarse en situación de "Restringido por su calado"; tanto el Capitán como el Tercer Oficial transitaban por primera vez el Canal Colonial, y al no tener carta COL 843 no pudieron establecer previamente que se requería llevar una navegación muy exacta. La navegación se limitó a registrar sobre la HO 2434 la posición al paso por las boyas y depender exclusivamente del Piloto Práctico.
13. Con la información obtenida hasta el momento no se puede establecer con certeza la posición exacta donde se tocó fondo, por lo cual, considero pertinente que se obtengan los resultados relacionados con la inspección física hecha a las boyas por parte de la Señalización Marítima, el reconocimiento del fondo por parte de los buzos, y la verificación de los sondajes hecha por el CIOH. Así mismo, escuchar las versiones de los Pilotos Prácticos y Capitanes de los remolcadores" (Cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto).

El Perito JORGE ENRIQUE CARREÑO MORENO, en su dictamen concluyó lo siguiente:

1. El casco del BT SAETTA, sufrió tres grietas en el sector del pantoque del costado de babor entre las cuadernas 85 y 89, igualmente se abolló en un área aproximada de 60m². Estas grietas hicieron que el tanque de lastre 1P quedara con libre comunicación con el mar.
2. El casco del BT SAETTA en el sector del pantoque de babor se abolló, en la zona desde la estación 84 hasta la estación 88 ½ comprometiendo las trancas E11, D9, F14, F17 y D13, tal como se observa en el plano de expansión del casco "SHELL EXPANSION TANK", número H-13/309R06, el cual se anexa al presente informe. El área de casco abollado es aproximadamente 60m².
3. El mamparo longitudinal que divide el tanque de lastre 1P y el tanque de carga 1C del BT SAETTA, se abolló con varias ondas, en una extensión desde la estación 85 hasta la 88 y sufrió una grieta que inicia a 1200mm a proa de la estación 86 y con una longitud de 1050mm. La altura de esta grieta desde el fondo del casco es de 200mm., ocasionando que los tanques de carga 1C y de lastre 1P quedaron comunicados.
4. Las averías descritas en las conclusiones 1, 2 y 3, ocurrieron el 20 de abril de 2005 como consecuencia del impacto del casco contra una roca.
5. El costo estimado de la reparación de las averías del casco del BT SAETTA asciende a \$355.904,00.
6. 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 debida a la grieta sufrida por este miembro estructural, lo que ocasiona que parte de la carga pasa del 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.
7. La cantidad de carga (fuel oil No. 6) derramada al mar por el BT SAETTA el 20 de abril de 2005, se cuantifica en 662 barriles NSV, que equivalen a 108,39 toneladas métricas" (Cursiva fuera de texto)

A continuación, el informe de buceo y salvamento realizado por el Capitán de Fragata LUIS HERNAN ESPEJO SEGURA, concluyó lo siguiente:

"El día 20 de abril de 2005 el buque SAETTA de bandera de Malta, 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 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.

Las reparaciones efectuadas al casco fueron desarrolladas dentro de los estándares de seguridad y confiabilidad para esta clase de trabajos submarinos, en los que fue necesario utilizar soldadura submarina con arco eléctrico, empleando electrodos HYDROWELD FS, en el proceso de fabricar cajones sobre las averías más grandes, y soldando sobresano en la más pequeña. Lo cual fue avalado, además, por la sociedad clasificadora correspondiente.

Se realizó la limpieza de las cajas de mar, para extraer el residuo de fuel oil atrapado sin novedad". (Cursiva fuera de texto)

El informe del Tribunal de Capitanes, presentado en septiembre de 2005, concluyó lo siguiente:

"Consideraciones sobre el Canal:

- La autorización de uso del canal colonial de conformidad con el oficio que aparece registrado en folio No. 197, 198
- Es importante anotar que el incidente se produjo en el Canal de Acceso, en proximidad a la boya No. 6 y no en el Canal Colonial; el canal de acceso ha sido transitado durante varias décadas con buque de calados hasta de 34'10" (10,5 mts). A partir de la boya No. 7 y hasta la boya No. 9 el canal fue dragado. Es decir, el canal de acceso a la Bahía de Cartagena es natural, exceptuando el tramo entre la boya No. 7 y 9.
- El Canal Colonial es adecuado para la maniobra programada, se puede corroborar lo anterior por la lista de buque tanques que lo han cruzado sin ningún inconveniente, para un total de 99 al momento del incidente. El BT SAETTA se encuentra 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 metros de eslora, 42 metros de manga y un calado de 12,5 metros (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 de mayor eslora y manga), de los cuales 4 fueron de prueba, 37 de entrada y 59 de salida; de estas maniobras de salida, tan solo 9 presentaban calado inferior a 11.85 metros, como lo era el B/T SAETTA el día del incidente.
- Es claro que el Canal Colonial tal como se observa en la carta británica H.O.2434 no ofrece suficiente información que permita mejorar la toma de decisiones, siendo insuficientes los datos de profundidad y apreciación de puntos conspicuos, que permitan efectuar una apreciación real del área de tránsito de un buque.
- El costado de estribor del canal entrando, es conocido por los pilotos de Cartagena como "peligroso" por ser rocoso y siempre se debe tener cuidado al transitar por este sector.
- El hecho de nombrar dos pilotos prácticos maestros y emplear tres remolcadores para la maniobra de tránsito por el Canal Colonial, está fundamentada en la magnitud de los buques (PANAMAX) que transitan por allí; uno de los pilotos es "principal" y el otro como "auxiliar".

Consideraciones sobre los Pilotos

- Para el caso del incidente, el piloto Principal considera que una de las funciones del piloto auxiliar es tomar nota del momento en que se dejan las boyas. De hecho, el piloto auxiliar realizó solo un trabajo específico como 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 al momento era la segunda vez que actuaba como tal y ninguna de titular, tal como lo menciona él mismo.
- De acuerdo con la Bitácora, a las 7:38 se les pidió a los pilotos que informaran sobre la novedad a las autoridades y a la agencia, así mismo, a las 7:48 a los Pilotos se les requiere un sitio para fondeo.
- Con base en el papel escrito por el piloto auxiliar durante el tránsito, el piloto principal hace referencia a las horas de paso por las boyas. Allí está registrado que el incidente ocurrió a las 8:00. Este papel carece de información esencial como la posición del buque respecto al canal, rumbos, velocidad, posición geográfica por GPS, etc., quitándole toda importancia.
- 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, donde calcular con exactitud la distancia de las boyas por las cuales transitaba era difícil y pudo cometer un error de posicionamiento del B/T SAETTA en el tránsito por el canal, además que el piloto asesor no le transmitió dichos datos. El tener una enfilación a la boya No. 6 permanentemente

en el último tramo del canal colonial antes de su ingreso al canal de acceso no le garantizaba que estuviera en el centro del mismo, porque podía estar a uno u otro costado del canal sin perder la enfilación a la boya No. 6 al paso por las boyas 7 y 5.

- El estar cargado a babor al paso por la boya No. 7 confirmado por el Capitán del BT SAETTA en su declaración, impidió el inicio de caída a estribor de la proa del BT para buscar el canal de salida hasta tanto el BT sobrepasara la boya No. 7; esto limitó el espacio de maniobra, ocasionando que la proa del BT SAETTA se recostara al talud del canal, golpeándole su pantoque de babor contra el lecho marino.

Consideraciones sobre el ecosonda

- La apreciación de la lectura del ecosonda por parte del Capitán y el Tercer Oficial (Oficial de Guardia en el puente), es errónea, ya que ambos desconocían para el momento del incidente que el transducer del ecosonda se encuentra en la popa y no en la proa. Igualmente, desconocían que este equipo carecía de alarma sonora.
- La distancia de la perpendicular de proa al transducer en popa es de 188.8 mts. aproximadamente y de las averías sufridas en el casco el transducer es de 173 mts. aproximadamente.
- el cero que marcó el ecosonda corresponde al paso de la popa del buque por el veril de los 12 mts sobre el canal de acceso y cerca de la boya No. 7. Es decir, esa gráfica no corresponde a una roca en el fondo, sino al fondo del sector dragado del canal de acceso.
- Con base en la lectura del ecosonda, se interpreta que cuando estaba golpeando el pantoque de proa babor con el costado del canal de acceso en proximidad de la boya No. 6, la popa estaba pasando sobre el veril de los 12 metros del mismo canal, indicando inequívocamente que el buque inició el viraje a estribor en forma tardía, partiendo de una posición caída a babor desde el canal colonial en cercanía a la boya No. 7.
- El calado controlado para la maniobra era de 20 metros, para un UKC (agua bajo la quilla) de 7,79 metros, calado de 11,85 metros y squat máximo de 0,36 metros para una velocidad de 4,6 nudos. Considerando que para el momento del tránsito la velocidad era aproximadamente de 2 nudos, corresponde a un squat de 0,07 metros. Entonces, el calado más el squat a 2 nudos, son 11,92 metros de calado para el momento del incidente; y si adicionamos la marea de ese momento de 0,18 metros, quiere decir que el fondo estaría a 12,10 metros en la popa del buque, razón por la cual la graficación del ecosonda es cero (0), es decir, que corresponde a la profundidad del canal de acceso en el sector lineal que forman la boya No. 7 y 6 y que es indicado en la carta.

Consideraciones sobre la maniobra

- La maniobra de tránsito del B/T SAETTA se desarrolló el 20 de abril de 2005 bajo condiciones meteorológicas ideales, buena visibilidad, viento de 4 a 8 nudos, mar calmado, corrientes débiles de 0 a 10 metros de profundidad, marea máxima para las 200722 de 0,18 metros; estas condiciones inmejorables de tiempo, de hecho, no proporcionarían ninguna variable en la evolución de la maniobra del buque, más aún si se considera su elevado DWT (61.683). Esta maniobra se adelantó bajo la conducción del piloto JORGE LARA HERRERA y como piloto auxiliar LUISA CARLOS PINZÓN CABRERA, quienes trataron de sugerir en un principio que las condiciones meteorológicas influían en la maniobra.
- Todo transcurre normalmente de acuerdo a lo planeado después de haber asegurado tres (3) remolcadores, dos (2) en proa y uno (1) en popa. Se aseguraron con doble línea por proa de los mismos.
- De relevancia es el hecho que, de parte del buque, la navegación estuvo apartada de todo procedimiento escolástico, de manera tal que el Tercer Oficial y el Oficial de Guardia ALOYAN SERGEY, quien para ese tránsito estaba encargado de llevar la navegación del buque, no aportó ningún dato de valor que permitiera garantizar la seguridad del buque durante el tránsito por un canal restringido. Se limitó a marcar posiciones a pulso en la carta con referencias visuales a las boyas, registrando datos incompletos en formatos no destinados para tal fin.

1535

- *Es así como las posiciones que se tienen en la carta británica sonde mano del Oficial de Guardia y graficadas a ojo, sin tener como referencia una marcación o distancia a algún punto conspicuo.*
- *En esta maniobra el B/T tiene que caer constantemente a babor haciendo una trayectoria circular, hasta que finalmente de acuerdo con lo manifestado por el Piloto Lara, fija rumbo proa a la boya No.6, buscando un punto medio entre las boyas 7 y 5. Todo parece indicar, de acuerdo con las declaraciones del Capitán, y de otros tripulantes del buque, que la aproximación a la boya No. 7, el buque pasaría muy cerca de ella, situación que preocupa al Capitán y le llama la atención al Piloto, pero éste parece encontrarse conforme con la situación y continúa con la maniobra.*
- *En consecuencia, el B/T SAETTA pasa aproximadamente entre 20 y 25 metros de la boya No. 7, en el momento que la proa del B/T inicia su ingreso al canal de acceso; en esta situación, no es posible iniciar la caída a estribor por encontrarse la popa muy cerca de la boya No. 7 y hasta tanto el B/T no la sobrepasara, era imposible iniciar el viraje a estribor. La velocidad del buque en este momento está de acuerdo con las diferentes declaraciones, entre 2 y 2.5 nudos, velocidad que es un poco alta para la evolución de la maniobra; el piloto Lara trata de remediar esta situación pidiendo máquina toda atrás, pero desafortunadamente el B/T SAETTA tiene hélice de paso variable, y al pedir máquina toda tras desmejora las condiciones de caída del buque a estribor y se ve forzado a parar la máquina.*
- *Para este entonces, una vez clara la boya No. 7 de la popa del B/T, se inicia una tardía caída a estribor buscando la enfilación para continuar con la salida del canal de acceso, pero el B/T SAETTA ha caído excesivamente a babor y no logra librar del todo el costado sur del canal de acceso, y el pantoque de proa babor golpea el talud sur del canal una vez ha sobrepasado la boya No. 6, aproximadamente a las 7:37, hora en que los tripulantes del B/T SAETTA perciben un balanceo anormal.*
- *La situación anterior es informada por el Capitán al Piloto Lara y segundos después se efectúa la lectura de la ecosonda del buque, registrando la misma una profundidad de cero (0) metros; para ese entonces, el tercer oficial en popa reporta al puente manchas de hidrocarburos por popa babor procedentes de la proa y en este mismo momento el primer oficial en la proa informa de la salida fuerte de aire por el tubo de venteo del tanque de lastre No. 1 babor, lo que confirma que el casco del B/T SAETTA ha sido roto. El ecosonda registró en este momento un bajo fondo que solo puede ser detectado en el costado sur del canal de acceso y cerca de la boya No. 7.*
- *Durante todo el trayecto de la maniobra por el Canal Colonial y su conexión con el canal de acceso se notó la poca o nula asistencia del piloto auxiliar, posiblemente debido a la confianza que proporcionaba el piloto principal en el tránsito del canal.*
- *Para confirmar todo lo anterior, se puede entender del peritazgo de buceo y el de ingeniería, que además de los tres cortes sufridos en el casco, éste presenta un área abollada de 60 metros cuadrados aproximadamente, como lo muestra el plano "Shell Expansion", lo cual correlaciona perfectamente con la superficie del lecho marino del talud barrido por el BT SAETTA, en una franja de 3 metros de ancho, 40 metros antes y 30 metros después de la protuberancia calcárea que ocasionó los cortes.*
- *La abolladura empieza 26 metros hacia popa de la perpendicular de la máxima proyección de la roda y llega hasta 45, 8 metros a popa, para un largo de 19, 8 metros arrastrados contra el talud sur del canal de ingreso de la bahía de Cartagena, una vez pasada la boya No. 6 de dicho canal*
- *Lo citado anteriormente quiere decir que por venir el buque caído a babor con un viraje tardío forzado a estribor por librar la popa de la boya No. 7, el talud sur del canal de acceso terminó de hacer virar el buque hacia estribor, arrasando el lecho marino, caracolejo en su mayoría, donde encontró como parte del talud, una protuberancia calcárea que rompió el casco. Esta protuberancia se encuentra en Latitud 10°18'55.22" N y Longitud 75°34'57.26".*
- *De hecho, la protuberancia calcárea no está identificada en la carta de navegación, pues sus escasos 25 centímetros que emerge del talud, no da para considerarla como amenaza para la navegación, pues ésta es una irregularidad de la superficie y más aún si su condición inicial era mimetizada por el caracolejo que cubre la superficie del canal de acceso a la Bahía de Cartagena.*
- *Es necesario precisar que éste sector del canal de acceso es natural y no ha sido dragado. Por lo tanto, su talud tiene una superficie irregular.*

- *La perpendicular de esta protuberancia calcárea hacia la superficie del mar indicado por el boyarín, está prácticamente sobre la línea imaginaria que une la boya No. 6 y No. 4 que indica el extremo sur del canal de acceso.*
- *Las posiciones de las boyas son correctas de acuerdo con la verificación de su posición que efectuó el CIOH. Y así mismo el concepto de que la posición de las boyas varía de acuerdo con la corriente, marea y su catenaria.*
- *Los cortes en los cascos fueron en el pantoque, el cual se encuentra hacia el interior de la estructura a partir de la perpendicular de la borda del casco. Esto quiere decir que el buque indudablemente navegó sobre la línea límite de canal en consecuencia del viraje tardío a estribor.*
- *El peritazgo del CIOH indica que el canal de acceso tiene suficiente profundidad para efectuarse una maniobra segura.*

Consideraciones sobre la responsabilidad

- Capitán

- *Por inherencia al cargo, en ningún momento está eximido de responsabilidad de lo que le suceda al buque bajo su mando. De hecho, para la maniobra de tránsito por el canal para dirigirse a mar abierto, el Capitán ejerciendo el control del BT SAETTA, se encontraba en el puente en compañía de dos pilotos maestros atendiendo las diferentes órdenes de máquina y timón requeridas.*
- *Su responsabilidad y experiencia en el mar le han debido indicar oportunamente que, para hacer tránsito por el Canal Colonial, la carta del Almirantazgo Británico 2434 no era suficiente para tener claridad de su fondo, distancias, ayudas a la navegación, etc., pues era evidente que el buque navegaría en aguas aún más restringidas a las de un canal normal. La forma de efectuarse el tránsito ha debido tomarse como una alerta, máxime cuando para efectuar ese tránsito se requería de tres remolcadores y de dos prácticos.*
- *Su experiencia y exceso de confianza le han traicionado el día 20 de abril de 2005, pues al llevar a bordo dos pilotos prácticos y contar con tres remolcadores, le daban tranquilidad para efectuar la maniobra sin novedad. Sin embargo, cuando notó por sí mismo que el buque se encontraba cerca de la boya No. 7, esa confianza afloró nuevamente cuando a pesar de advertir al piloto, éste le manifestó que no se preocupara. A partir de ese momento el viraje sería forzado, pues se requería que la popa pasara clara la boya No. 7, retardando la caía a estribor y comprometiendo la proa a babor con el límite del canal.*
- *En consecuencia, de lo anterior, 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, ayudó 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 siguió así 30 metros más, para finalmente hacerse hacia el centro del canal.*
- *De hecho, el Capitán tampoco tenía la asesoría de su Oficial de Guardia, ya que la navegación que éste llevaba era completamente inexacta al fundamentarla en apreciaciones visuales a puntos no conspicuos y poco fiables para establecer una posición, como son las boyas que marcan el canal. Para este tránsito no se tomaron posiciones por marcación ni distancias o la combinación de éstas y se limitó a registrar la hora del paso por las boyas.*
- *De otra, a pesar de que las listas de chequeo de los equipos para constatar su funcionamiento están firmadas por los encargados de hacerlo, allí se encuentra la indisciplina del procedimiento, teniendo en cuenta que los equipos del puente, particularmente la ecosonda, aparece probada a las 5:40R del día 20 de abril; en la realidad, la prueba no se llevó a cabo, pues de haber sido así, estaría graficada la profundidad del punto de fondeo en el papel graficador. De hecho, si se observa el papel, se ve que se energizó a las 6:49 aproximadamente, antes de ingresar al canal Colonial.*

1536

- El Piloto

- *Orgullosa de su amplia experiencia y hasta ese día en su carrera no haber tenido ningún accidente, fue víctima del exceso de confianza. Conocido es que ninguna maniobra es igual por las diferentes variables que éstas conllevan; es 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 a estribor; era entonces necesario que la popa dejara libre ésta boya, lo que indujo a que el buque avanzara más hacia el sur del canal, donde la proa resultaría comprometida en proximidades de la boya No. 6.*
- *Se demuestra exceso de confianza en el conocimiento del canal, entendiéndose que el piloto es el experto en el canal y que hasta esa fecha no había ocurrido incidente alguno en ésta maniobra específica. Su experiencia ha podido decirle al Capitán del buque que la carta le sería fundamental al buque y muy seguramente el tiempo que se hubiere requerido en traerla a bordo hubiera podido tener algún valor, en lo que parece que el destino tenía trazado para el tránsito de salida del B/T SAETTA hacia mar abierto.*

- La Agencia Marítima

- *Incumplió con el requisito establecido por la Autoridad Marítima de entregar la carta COL 843 al BT SAETTA, para efectuar el tránsito por el Canal Colonial, no obstante que en la reunión de planeamiento en la Capitanía de Puerto la carta fue visada por el Capitán del Puerto y entregada al funcionario de la Agencia ISACOL.*

Avalúo de los daños

- El buque

- *De acuerdo con el informe pericial de ingeniería, se estima el costo de las reparaciones del casco del BT SAETTA, en lo correspondiente a las averías, basado en tarifas de astilleros en la zona Caribe y no incluye los costos de desplazamiento del buque hasta el astillero, tampoco incluye los gastos del agente marítimo, sociedad de clasificación y otros que se deriven de los mismos, para un total de TRESCIENTOS CINCUENTA Y CINCO MIL NOVECIENTOS CUATRO DÓLARES AMERICANOS (\$355,904.00 USD)*

- ECOPETROL

- *el informe de costos de atención al B/T SAETTA, de acuerdo con lo estimado por ECOPETROL, asciende a un estimado de CUATRO MIL TRESCIENTOS TREINTA Y TRES MILLONES NOVECIENTOS CUARENTA Y SIETE MIL SEISCIENTOS TRES PESOS CON QUINCE CENTAVOS M/C (\$4,333'947,603.15)" (Cursiva fuera de texto).*

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

1. Configuración del Siniestro Marítimo de Contaminación

Es oportuno puntualizar por este Despacho, que la Autoridad Marítima tiene la competencia para investigar los siniestros marítimos que ocurran en su jurisdicción, en artículo 35 del Decreto Ley 2324 de 1984 establece:

"Todo accidente o siniestro marítimo será investigado y fallado por la Capitanía de Puerto respectiva, de oficio o mediante protesta presentada por el Capitán o Capitanes de las naves, artefactos o plataformas involucrados en el siniestro o accidente o por demanda presentada por persona interesada. La investigación deberá iniciarse dentro del día siguiente al conocimiento del siniestro o accidente, o al arribo de la

embarcación a puerto colombiano o a la presentación de la protesta o demanda. El expediente deberá ser foliado y radicado en los libros de la capitania de puerto". (Cursiva fuera de texto)

De igual forma, el Decreto Ley 2324 de 1984 en su artículo 26, establece que los accidentes o siniestros marítimos son:

- (A) El naufragio*
- (B) El encallamiento*
- (C) El abordaje*
- (D) La explosión o el incendio de naves o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas*
- (E) La arribada forzosa*
- (F) La contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina, y*
- (G) Los daños causados por las naves o artefactos navales a las instalaciones portuarias" (Cursiva fuera de texto)*

En virtud de lo anterior, tenemos que lo ocurrido el día 20 de abril de 2005 en el Canal de Acceso a la Bahía de Cartagena, cuando el B/T SAETTA tocó fondo, produjo una fisura en el casco del buque y un posterior derrame de 190 barriles de hidrocarburo configurando así el siniestro marítimo de contaminación.

2. Responsabilidad de los Pilotos Prácticos

El practicaje es un servicio de asesoría prestado a los Capitanes de buques y artefactos navales, a bordo 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 de la nave.

Al respecto, la Ley 658 de 2001 dispone que sea función del Piloto Práctico:

"Es la de asesorar al Capitán del buque en la maniobra de practicaje y no lo reemplaza en el mando del mismo" (Cursiva fuera de texto)

De lo anterior se desprende que, el Capitán nunca pierde el mando y gobierno del buque, la tarea de los Pilotos Prácticos trata de garantizar una mejor gestión de los riesgos que se puedan presentar durante la navegación en aguas restringidas, y tiene tanta importancia que se encuentra clasificada como un servicio público. Tal como lo establece el artículo 124 del Decreto Ley 2324 de 1984:

"El practicaje en aguas jurisdiccionales nacionales constituye un servicio público regulado y controlado por la Autoridad Marítima" (Cursiva fuera de texto)

Ahora bien, tratándose de los fundamentos del recurso de alzada, este Despacho entra a resolver los argumentos incoados por la Apoderada Especial de los Pilotos Prácticos RAFAEL LARA HERRERA y LUIS CARLOS PINZÓN CABRERA, así:

De acuerdo a lo establecido en el informe pericial rendido por el Tribunal de Capitanes, el B/T "SAETTA" tuvo que caer constantemente a babor haciendo una trayectoria circular, hasta que finalmente de acuerdo con lo manifestado por el Piloto LARA, fijó rumbo proa a la boya No. 6, buscando un punto medio entre las boyas 7 y 5, pero como el buque se encontraba caído a babor y pasaría muy cerca de ella, la situación preocupó al Capitán por lo que llamó la atención al Piloto, pero este parecía encontrarse conforme con la situación y continuó la maniobra.

En consecuencia, el B/T "SAETTA" pasó aproximadamente entre 20 y 25 metros de la boya No. 7, cuando la motonave inició su ingreso al Canal de Acceso, no siendo posible iniciar la caída a estribor por encontrarse la popa muy cerca de la boya No. 7, y hasta que el buque no la sobrepasara, no podía iniciar el viraje a estribor. El Piloto LARA trató de remediar la situación ordenando máquinas todo atrás, pero por tener el B/T SAETTA hélice de paso variable, al momento de dar máquinas atrás, la proa del buque cayó a babor.

Como el B/T iba caído excesivamente a babor, no logró librar del todo el costado sur del canal de acceso, causando que el pantoque de proa babor golpeará el talud sur del canal una vez había sobrepasado la boya No. 6, el cual terminó de hacer virar el buque a estribor, arrasando el lecho marino, conformado por caracolejo en su mayoría.

Lo mencionado anteriormente, se puede confirmar con el informe pericial de buceo (Folio 925) y el de ingeniería (Folio 746), en los cuales se evidenció que en el sector hubo una tocada de fondo por parte del Buque, con tan mala suerte que impactó con una piedra coralina de alta densidad situada entre las boyas No. 4 y 6, a 37 pies de profundidad.

La protuberancia calcárea no se encontraba identificada en la carta de navegación, pues sus escasos 25 centímetros que emerge del talud, no fue considerada una amenaza para la navegación, pues la irregularidad de la superficie se debe a que es un canal natural, es decir, no ha sido dragado y la presencia de caracolejo prácticamente nivelaba el lecho marino ocultando la roca.

En pocas palabras, como los cortes en el casco fueron en el pantoque, el cual se encuentra en el interior de la estructura a partir de la perpendicular de la borda del casco, se puede determinar que el buque indudablemente navegó sobre la línea límite del canal, y jamás por el centro como lo manifestó la recurrente, pues de ser así, el siniestro no se hubiese producido.

Las buenas costumbres en la actividad marítima recomiendan que, en los canales, la navegación deba realizarse por el centro (en el caso de canales de un solo sentido), para canales angostos de doble sentido el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes - COLREG en la regla 9 establece que se realice lo más cerca posible del límite exterior del paso o canal que quede por su costado de estribor, siempre que dicha navegación no entrañe peligro.

En cuanto a las obligaciones del Piloto Práctico la Ley 658 de 2011 en su artículo 15 dispone:

"Los pilotos prácticos debidamente licenciados por la Autoridad Marítima Nacional, cumplirán las siguientes obligaciones:

1. Desarrollar la actividad marítima de practica en la jurisdicción específica de una Capitanía de Puerto que le autorice la Autoridad Marítima Nacional, observando que se garantice la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad de las embarcaciones, de su carga y de las instalaciones portuarias, así como la protección del medio marino.

(...)

4. Informar al Capitán de la nave los posibles riesgos que puedan presentarse durante le maniobra (...)
(Cursiva y subrayado fuera de texto)

En el régimen civil de las obligaciones se hace distinción entre las obligaciones de medio y las de resultado, dichos conceptos pueden ser aplicados de igual forma en el régimen de la responsabilidad civil extracontractual.

Las obligaciones de medio son aquellas en las que la persona se constriñe a cumplir la labor encomendada, y se le exige únicamente una conducta diligente. Para el caso del Piloto Práctico, es la de asesorar la maniobra de ingreso o de salida del puerto en condiciones de seguridad, disponiendo de todos sus conocimientos con el objeto de conseguir el resultado deseado, mas no obligándose a conseguir el resultado de manera cierta, toda vez que éxito de la actividad desarrollada no depende exclusivamente de su actuación.

Se puede concluir que la conducta desplegada durante la maniobra de zarpe del B/T "SAETTA" fue: confiada por parte del Piloto LARA, y en cuanto al Piloto Auxiliar PINZÓN su intervención fue mínima, pues se limitó a marcar las horas de paso por las boyas, que como manifestó el Tribunal de Capitanes en su informe dicho trabajo carece de importancia porque no marca 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 encontraban a órdenes de Capitán, quien podía o no seguir el asesoramiento del Práctico, toda vez que sus conocimientos recaen sobre el puerto, más no sobre el buque para el cual se presta el servicio, que, en este caso tenía la condición especial de poseer hélice de paso variable.

De lo mencionado anteriormente, se puede deducir que solo se puede atribuir responsabilidad directa al Piloto Práctico por los daños ocasionados cuando se demuestre que el fracaso en la ejecución de la maniobra se produjo directamente por una defectuosa actuación u omisión, siendo esa la comprobación real del nexo causal existente entre el daño y el hecho del siniestro, elemento esencial para la declaración de responsabilidad civil extracontractual.

Por tal motivo, de llevar a cabo la declaratoria de responsabilidad de los Pilotos Prácticos desembocaría en una exoneración de responsabilidad del Capitán de la motonave por haber mediado la causa extraña denominada "*hecho de un tercero*".

Por consiguiente, este Despacho procederá a modificar el artículo primero de la sentencia del día 29 de agosto de 2008, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, en el sentido de exonerar de responsabilidad en el siniestro marítimo de contaminación a los señores RAFAEL LARA HERRERA y LUIS CARLOS PINZÓN CABRERA, en calidad de Pilotos Prácticos Principal y Auxiliar respectivamente, de la mencionada motonave.

3. Responsabilidad Capitán M/N "SAETTA"

El Código de Comercio Colombiano establece en su artículo 1495 que el Capitán es en todo momento el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave, por lo tanto, jamás pierde el mando de su buque, por lo que debe continuar con la navegación segura.

Al respecto, sobre la responsabilidad el Capitán, el numeral 3 del artículo 40 del Decreto 1597 de 1988 consagra que:

Es, en todo momento y circunstancia, responsable directo por la seguridad de la nave, su carga y las personas a bordo. Cuando lleve Práctico a bordo y considere que las indicaciones o instrucciones de éste son peligrosas para la seguridad de la nave, otras naves cercanas, o las instalaciones portuarias y costeras, se apartará de dichas instrucciones y ordenará personalmente la maniobra o navegación, relevando al Práctico en sus

funciones parcial o totalmente, y dejando en tales casos constancia de ello en el diario de navegación.
(Cursiva y subrayado fuera de texto)

Es necesario precisar que, la navegación es considerada como una actividad peligrosa, consagrada en el artículo 2356 del Código Civil, y la responsabilidad por esta clase de actividades sólo exige que el daño pueda imputarse.

*"En tal orientación, la culpa, asume el papel de factor o criterio de imputación, esto es, la responsabilidad no se estructura sin culpa, o sea, no es suficiente el quebranto de un derecho o interés legítimo, es menester la falta de diligencia, por acción u omisión, noción ab initio remitida a la de negligencia, imprudencia o impericia, siendo el acto culposo moralmente reprochable, la responsabilidad su sanción y la reparación del daño la penitencia a la conducta negligente"*¹. (Cursiva fuera de texto)

En consecuencia, el agente responsable por daños originados por una actividad peligrosa, tiene una obligación de custodia, la que conlleva la necesidad de conservar las cosas en estado de no generar perjuicios y de no producir peligro a terceros.

En cuanto a la exoneración de responsabilidad, tratándose de actividad peligrosa, la Corte Suprema de Justicia ha manifestado en varias oportunidades que sólo puede obtenerse con prueba del elemento extraño, esto es, la fuerza mayor, el caso fortuito, la intervención exclusiva de un tercero o de la víctima, más no con la demostración de la diligencia exigible, o sea, con la ausencia de culpa

Al respecto la ley 95 de 1890, en su artículo 90 señala:

"Se llama fuerza mayor o caso fortuito, el imprevisto a que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los autos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc.". (Cursiva fuera de texto)

De acuerdo con lo anterior, para que se configure la fuerza mayor o el caso fortuito se debe verificar la concurrencia de dos factores:

- A) que el hecho sea imprevisible, esto es que, dentro de las circunstancias normales de la vida, no sea posible contemplar por anticipado su ocurrencia.
- B) que el hecho sea irresistible, o sea que el agente no pueda evitar su acaecimiento ni superar sus consecuencias

En resumen, por ser la navegación marítima una actividad peligrosa, todas las circunstancias que se presenten dentro de la misma serán responsabilidad del Capitán, salvo que se presente un caso fortuito o fuerza mayor, culpa exclusiva de la víctima o el hecho exclusivo de un tercero, lo cual debe ser demostrado con la finalidad de eximirse de responsabilidad.

En el caso en concreto, el Capitán FOTIOS DELIGEORGIOU el día 20 de abril de 2005 vivió un exceso de confianza, pues contaba con 2 Pilotos Prácticos y 3 remolcadores, con los cuales se debía efectuar una maniobra sin novedades. Sin embargo, cuando notó que el buque se encontraba cerca de la boya No. 7 y a pesar de advertirle al Piloto Práctico ese hecho, no tomó la decisión de dejar a

¹ Sentencia del 24 de agosto de 2009, proferida por la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Magistrado Ponente: William Namén

un lado sus indicaciones y efectuar por sí mismo la navegación, con lo cual queda evidenciada su responsabilidad en el siniestro marítimo de contaminación por parte del B/T "SAETTA".

Por otro lado, el Capitán del B/T "SAETTA" tampoco contaba con la asesoría de su Oficial de Guardia, ya que la navegación que este llevaba era absolutamente inexacta, basada en apreciaciones visuales a puntos poco fiables como son las boyas que marcan el canal, es decir, se limitó a registrar la hora de paso por las boyas.

Así lo manifestó el Tribunal de Capitanes en su dictamen pericial (Folio 1172), en el cual se citó el MANUAL DE AYUDAS A LA NAVEGACIÓN (Lista de Faros del Almirantazgo Británico, página 57)

"No hay que confiar en que las ayudas flotantes mantienen siempre su posición exacta. Por lo tanto, habrá de tenerse precaución con las boyas y no considerarlas como señales de navegación infalibles, especialmente cuando se encuentran en posiciones al aire libre; la navegación para todo buque, en la medida de lo posible, habrá de estar siempre dirigida por marcaciones a objetos fijos o ángulos entre tales objetos, y no por boyas. (...)" (Cursiva fuera de texto)

En consecuencia, no se probó por parte del Capitán FOTIOS DELIGERGIU, una causal de exoneración de responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo ocurrido el día 20 de abril de 2005. Como establece el numeral 2 del artículo 40 del Decreto 1597 de 1988, es deber del Capitán dirigir personalmente toda maniobra del buque, la entrada y salida del puerto, así como el paso por canales estrechos o áreas peligrosas.

4. Aspectos determinantes para la configuración del siniestro marítimo de contaminación

De lo mencionado a lo largo de esta sentencia se puede afirmar que de acuerdo a las circunstancias en las cuales se planeó la maniobra de zarpe del B/T "SAETTA", se pronosticaba una operación más que segura. Sin embargo, efectuando un análisis de los hechos ocurridos el día 20 de abril de 2005, se puede tener como causa directa del siniestro marítimo de contaminación las siguientes:

- No se llevó a cabo una navegación por el centro del Canal Colonial, por parte del Capitán de la motonave.
- El Oficial de Guardia, quien estaba encargado de llevar la navegación del buque, no aportó datos que permitieran garantizar la seguridad del buque durante el tránsito por un lugar restringido, se limitó a marcar posiciones con referencias visuales a las boyas, registrando datos incompletos.
- Aún con el conocimiento que las recomendaciones del Piloto Práctico Principal ponían en riesgo a la nave, el Capitán decidió continuar la operación sin hacer nada por remediar la situación, con el objeto de evitar la caída a babor del B/T "SAETTA", el golpe en el pantoque y el posterior derrame de hidrocarburo.
- El Capitán de la motonave no se apoyó de forma adecuada en las ayudas a la navegación, teniendo en cuenta que el buque transitaría por aguas restringidas.

De esta manera, la responsabilidad por el siniestro marítimo de contaminación, se deduce de la falta de precaución en el obrar del Capitán, máxime cuando siendo el agente responsable de la actividad peligrosa no demostró dentro del expediente que haya obrado al amparo de una de las causales de exoneración de responsabilidad.

5. Condiciones meteorológicas para el día 20 de abril de 2005

La maniobra de tránsito del B/T "SAETTA" se desarrolló el día 20 de abril de 2005 bajo condiciones meteorológicas ideales, buena visibilidad, viento de 4 a 8 nudos, mar calmado, *como una piscina*, corrientes débiles de 0 a 10 metros de profundidad, marea máxima para las 200722R de 0.18 metros.

Dichas condiciones inmejorables de tiempo aseguraban que la maniobra de salida de la motonave se efectuara sin novedades.

6. Señalización Marítima

De otra parte, en el escrito de apelación la Doctora DEISY RINCÓN manifestó que: *"la boya No. 4 no está ubicada presuntamente en el sitio donde se encontraba el día del accidente, y si lo hubiera estado como ahora, el accidente no hubiese ocurrido"* (Cursiva fuera de texto).

Dentro de este concepto, tratándose del posicionamiento de las boyas presentado en el informe de levantamiento batimétrico de abril de 2005, se efectuó una comparación de las mismas con las posiciones que aparecen en la última edición de la carta COL 843, en el cual se encontró como resultado que la variación en las posiciones corresponden a la generada por los cambios de marea y corriente de acuerdo con la catenaria con que está anclada la boya, mas no porque su ubicación sea diferente.

En este sentido, no es posible imputar este accidente a los responsables de la señalización marítima, toda vez que como quedó consignado en los diferentes informes periciales aportados a esta investigación, el hecho originador del siniestro marítimo fue la navegación efectuada en un sector inseguro, así como la ausencia en la conservación de distancias adecuadas de seguridad a las boyas, especialmente a la No. 6.

7. Solidaridad de la Agencia Marítima

En segunda medida, procede el Despacho a resolver los argumentos incoados por el apoderado de la Sociedad ISACOL S.A., en calidad de Agente Marítimo del B/T "SAETTA", dentro del recurso de apelación, así:

El artículo 1455 del Código de Comercio colombiano establece que:

"El armador de toda nave extranjera que arribe al puerto, debe tener un agente marítimo acreditado en el país.

Los agentes marítimos de las naves serán representantes de sus propietarios o armadores, para todos los efectos legales". (Cursiva fuera de texto)

La mayoría de buques no tienen oficinas en cada puerto de arribo, por ese motivo se requiere de una persona que pueda gestionar todos los trámites para la llegada de la nave, así como la provisión en todo lo que esta necesite. En ocasiones, estos buques pueden incurrir en infracciones que tengan como consecuencia la imposición de multas, por lo que el Agente Marítimo actuará como respaldo para garantizar al Estado el pago de dichas obligaciones.

En este sentido, la legislación colombiana define al Agente Marítimo como la persona que representa en tierra al Armador para todos los efectos relacionados con la nave, imponiéndole a la vez una serie de obligaciones, entre las cuales se encuentran:

4. Representar judicialmente al armador o al capitán en lo concerniente a las obligaciones relativas a la nave agenciada;

(...)

8. Responder solidariamente con el armador y el capitán, por toda clase de obligaciones relativas a la nave agenciada que contraiga estos en el país" (Cursiva fuera de texto).

Por consiguiente, la responsabilidad solidaria del Agente Marítimo se exige no solo de las obligaciones comerciales, sino también de las obligaciones aduaneras, administrativas, las que implican la infracción a Normas de Marina Mercante, entre otras; tanto del Capitán como del Armador.

Relacionado a lo anterior, en sentencia de la Corte Suprema de Justicia del 8 de septiembre 2003, del Magistrado Ponente Manuel Isidro Ardila, se estableció que:

"(...) Mas, lo que al caso interesa, y ello porque en ese punto se halla la médula de la controversia, es el principio de solidaridad que entre naviero y agente establece la ley en cuanto a las obligaciones que relativas a la nave sean contraídas en el país; pues al margen de la obligación que tiene el armador de comunicar a las autoridades portuarias correspondientes de quién es su agente, el legislador prevé la solidaridad entre estos dos partícipes del transporte marítimo, solidaridad que, ciertamente, dado el contenido de los artículos 1478 (numeral 2º) y 1479 del ordenamiento citado, hace extensiva esa responsabilidad frente a terceros, no sólo respecto de las obligaciones que al punto refiere el artículo 1492, sino de las que por cualquier causa adquiera el capitán, el práctico y aun la tripulación (...)" (Cursiva y subrayado fuera de texto).

En el caso que nos ocupa, no se está responsabilizando a la Agencia Marítima ISACOL S.A. de forma directa, sino que su obligación proviene de los actos del Capitán, ya que fue contra el quien se dirigió la investigación, por ser el autor y responsable de los hechos que alteraron el medio ambiente.

En ningún momento, la Autoridad Marítima ha violado el debido proceso de la empresa ISACOL S.A., la cual se encontraba más que legitimada para actuar dentro de la investigación, siendo la más interesada en desvirtuar los hechos que acusaban al Capitán. Asimismo, se le notificó; prueba de ello es que ejerció su derecho de defensa y contradicción, evidenciada en la asistencia a las audiencias y en la interposición de los recursos necesarios dentro de la oportunidad para ello.

La solidaridad legal para el caso del Agente Marítimo "se constituye en una herramienta garantista del principio de legalidad y de los intereses del Estado, los cuales redundan en la seguridad jurídica de la actividad marítima". (Suárez, 2013). (Cursiva fuera de texto)

Conforme a lo expuesto, no se encontraron favorables los argumentos esgrimidos por los apelantes, sin embargo, este Despacho procederá a modificar el artículo primero del fallo del 29 de agosto de 2008, proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena, en el sentido de declarar únicamente la responsabilidad del Capitán en la ocurrencia del siniestro marítimo investigado.

1540

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1°. - MODIFICAR el artículo primero de la decisión del 29 de agosto de 2008, el cual de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva del presente fallo quedará así:

"DECLARAR responsable del siniestro marítimo de contaminación ocurrido el día 20 de abril de 2005 al señor FOTIOS DELIGERGIU, identificado con pasaporte No. A81447 expedido en Grecia, en calidad de Capitán del B/T "SAETTA", de conformidad con lo expuesto en la parte motiva del presente fallo"

ARTÍCULO 2°. - CONFIRMAR en sus demás partes la decisión del 29 de agosto de 2008, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de la presente decisión.

ARTICULO 3°- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Cartagena el contenido del presente fallo al doctor CARLOS ARIZA OYUELA, identificado con cédula de ciudadanía No. 19.247.343 expedida en Bogotá, en calidad de apoderado especial de la Agencia Marítima ISACOL S.A., a la doctora DEISY MABEL RINCÓN, identificada con cédula de ciudadanía No. 27.60.677, en calidad de apoderada especial de los Pilotos Prácticos RAFAEL LARA HERRERA y LUIS CARLOS PINZÓN CABRERA, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 4°. - COMISIONAR al Capitán de Puerto de Cartagena para que, una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, remita copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

13 ENE 2011


Vicemirante PABLO EMILIO ROMERO ROJAS
Director General Marítimo