

República de Colombia

Corte Suprema de Justicia

Casación 16113

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA

SALA DE CASACION LABORAL

MAGISTRADO PONENTE: CARLOS ISAAC NADER

ACTA No. 51

RADICACIÓN 16113

Bogotá, D.C., primero (1) de noviembre de dos mil uno (2001).

Procede la Corte a resolver el recurso de casación interpuesto por el apoderado de JUAN ANTONIO GARCIA OGLIASTRI contra la sentencia proferida por el tribunal Superior del Distrito Judicial de Bogotá D.C. el 14 de noviembre de 2000, dentro del proceso ordinario laboral que sigue el recurrente contra la FLOTA MERCANTE GRANCOLOMBIANA S.A.

1. ATENCEDENTES

Antonio García Ogliastri llamó a juicio a la Flota Mercante Grancolombiana S.S. con el fin de que se condenara a la empleadora a reconocer la indemnización total ordinaria por perjuicios materiales y morales derivados de la culpa y las costas del proceso.

Para fundar sus pretensiones dijo que se vinculó a la empleadora el 21 de febrero de 1986 como grumete con asignación mensual de US\$353,23 y se unió a UNIMAR; que luego fue promovido al cargo de marinero interino, pasando con posterioridad al cargo de timonel. Que en 1991 fue trasladado a la Moto Nave Ciudad de Buenaventura, y el 6 de enero de 1992 por instrucciones verbales del primer oficial le fue ordenado destrincar contenedores en la bodega No.1 del Buque con el fin de facilitar el descargue de mercancía en el puerto de Rotterdam Holanda. Que para el caso portaba el uniforme de invierno, los zapatos de seguridad antirresbalantes, guantes de seguridad, casco protector y una linterna manual; dos barras de destrincar contenedores y una llave de tubo para quitar las mancornas de los contenedores. Que a las 5 de la tarde hora Holandesa, dadas las condiciones de total oscuridad, dieron por concluida su labor, agregando que:

"Con la respectiva herramienta de trabajo en la mano y en absoluta oscuridad, mi poderdante y su compañero iniciaron su ascenso desde el fondo de la bodega No. 1 del buque hacia el entrepuente inferior, a través de una escalerilla vertical de aproximadamente 50 centímetros de ancho: Una vez atravesado el escotillón y sobre el entrepuente inferior, los marineros debían bordear el escotillón y sobre el entrepuente inferior, los marineros debían bordear el escotillón en un recorrido de 180 grados para alcanzar la escalerilla vertical de acceso al entrepuente superior, para lo cual debían caminar sobre el borde de la pista del pontón que en la M7N Ciudad de

Buenaventura, es de aproximadamente 20 centímetros de ancho y no cuenta con barandilla de seguridad hacia ninguno de sus lados, es decir, hay vacío tanto al lado derecho como al izquierdo a una altura aproximada de 5 metros al fondo de la bodega. Una vez mi poderdante hubo atravesado el escotillón y se encontraba sobre el entrepuente inferior, al ponerse de pie y dar la vuelta para iniciar el necesario recorrido sobre el borde de la pista de los pontones 80.20 centímetros de ancho) con el fin de alcanzar la escalerilla de acceso al entrepuente superior, perdió el equilibrio y cayó al fondo de la bodega del antes mencionado buque, desde una altura aproximada de 5 metros de la cual fue extraído 3 horas después de ocurrido el accidente pues para ello fue necesario desocupar de la carga en el entrepuente superior. Luego fue remitido a un hospital, donde fue operado y el 8 de febrero de 1992 regresó a Colombia donde luego de ser sometido a varios exámenes y evaluaciones médicas fue de nuevo operado. después de la cual el médico de la empresa diagnosticó una pérdida funcional del brazo derecho equivalente al 100% para desempeñarse como mariner. con base en la cual luego de la evaluación final de le reconoció un 51% de discapacidad y se le reconoció la pensión e invalidez permanente total afirma que durante los últimos 12 meses de trabajo el ingreso promedio ascendió a US\$1.324,48 mensuales equivalentes a 30 de diciembre de 1991 a \$936.221,93; con aviso 048 de 13 de octubre de 1993 la flota dio por terminado el contrato de trabajo y solo canceló 12 meses de indemnización por incapacidad permanente total.

Al contestar la demanda la Flota admitió unos hechos, dijo no constarle los demás, y propuso las excepciones de prescripción, culpa del trabajador, inexistencia de culpabilidad de la demandada, inexistencia del derecho, carencia de la acción y compensación.

2. DECISIONES DE INSTANCIA

Tramitada la instancia el Juzgado Segundo Laboral del Circuito absolvió a la demandada de todas las pretensiones incoadas en su contra. Apelada la sentencia fue confirmada por el Tribunal Superior de Bogotá. que luego de transcribir parcialmente los testimonios de los señores Miguel Enrique Novoa Jiménez, Víctor Rafael Millán Cáceres y Héctor Fabio Mejía (capital del navío) y el interrogatorio de parte del actor concluyó:

"Es imposible determinar como sucedió el accidente y en que lugar del barco, lo único cierto es que el demandante cayó al fondo de la bodega sin saberse como ocurrió.

"En cuanto al recorrido de entrada y salida también nos queda la duda, pues el testigo dice que: yo nunca baje por proa yo ingrese a la bodega por popa ingresé al entrepuente inferior por estribor popa, el ingreso a la bodega No. 1 popa es más cómodo que el ingreso por proa que es un escotillón, por popa es una puerta cómoda normal. Por su parte el actor manifiesta que decir exactamente porque entrada o salida bajé en ese día es imposible, no me acuerdo, lo que se es que cuando me accidente no iba entrando, iba saliendo de la bodega y lo estaba haciendo por la entrada del castillo de proa a estribor.

"En cuanto a las condiciones de iluminación, no existe duda sobre la carencia de ella en la bodega No. 1 situación de todos conocida y por consiguiente conduce a que la tripulación del barco, entre ellos el accidentado, debía tomar todas las precauciones del caso, sin que el demandante y su compañero lo hicieran y con esa negligencia y desdén, por el peligro, se arriesgaron a bajar a una bodega completamente oscura a realizar una labor al parecer complicada, dado los instrumentos que se debían emplear, para su ejecución y permanecer en esa situación por espacio de varias horas, puesto que solamente hicieron un solo recorrido, lo que nos indica que no tomaron un solo descanso por fuera de la bodega.

"Esas precauciones que debieron tomar los actores en el accidente, nos las precisan en sus declaraciones los capitanes Víctor Rafael Millán, y Héctor Fabio Mejía que nos hablan sobre la forma como se debe actuar en las labores y las advertencias e instrucciones que se le impartían periódicamente al personal del buque. Dice el capitán Millán: '...y si alguna persona que la han enviado a un trabajo ve que hay algunas circunstancias de riesgo, es su obligación buscar la alternativa e ingresar por la que no le ofrezca riesgo y uno debe tener los elementos, su linterna y si hay oscuridad debe instalar la lámpara para que haya la claridad y uno pueda movilizarse...'"

A su vez el capitán Mejía manifiesta que: '...antes de ingresar a una bodega, todo el personal es consciente (sic) de que debe adoptar medidas específicas de seguridad como son, primero no bajar sin autorización expresa del contraataca o el primer oficial; contar con los elementos adecuados para efectuar un trabajo seguro y eso incluye por lógica con iluminación, el buque contaba en esos momentos con todos los equipos especiales tendientes a efectuar una buena iluminación dentro de la bodega, dentro de las limitaciones de la carga y la limitación de espacios, por lo tanto se debieron tomar las precauciones antes del ingreso en un trabajo que es rutinario a bordo de los barcos...', '...son los tripulantes los que deben verificar que los sitios de acceso cumplan con las medidas necesarias de seguridad o que él, se aclara con que el buque cuenta para efectuar un trabajo seguro...'

"Pero que dicen los involucrados en el in suceso:

"El testigo Novoa nos relata que: 'Como la bodega No.1 carecía de tomas internas era muy difícil colocar la luz hasta el fondo de la bodega, porque se requería hacer la conexión desde el fondo de la bodega 2, pasarla por entre los container (sic) del entrepuente superior, pasarla hasta el escotillón estrivor (sic) entrepuente superior luego bajarla hasta el escotillón, entre puente medio y darle iluminación a todo el entrepuente para poder destrincar todos los containers del entrepuente medio y luego pasarla o mejor, bajarla al (sic) entrepuente inferior para realizar la misma labor, desde luego se necesitarían tres extensiones o más; Como el trabajo teníamos que entregarlo antes de determinada hora para iniciar el descargue del barco, optamos por iluminarnos con las linternas manuales.'

"A su vez el actor contesta:

'...PREGUNTA DOCE: Sírvase (sic) decirnos, si estaba oscura la bodega, porque no tomó las medidas necesarias para iluminar el área donde iba a trabajar. CONTESTO: Porque esa no era mi función, yo era marinero y no electricista, y a bordo cada persona cada tripulante tiene una función específica, y además la falta de tiempo por la escasez de personal a bordo porque la Flota mercante Grancolombiana tenía resuelto o estaba tomando medidas de bajar tripulaciones entre ese hecho causaba que uno tenía que hacer las cosas más rápido fuera como fuera.'

"¿Era necesaria la labor de un electricista, para hacer unas simples conexiones, como era la de conectar unas extensiones y llevarlas al sitio donde debían realizar una tarea, que propiamente no se podía hacer en plena oscuridad, como es la que dicen existía en el fondo de la bodega No. 1 y menos aún a riesgo de su integridad física?

"Ese interrogante lo resuelve el capitán Millán, cuando dice que: '...Las funciones de cada tripulante a bordo son claras y específicas, lo que no se debe llevar a confusión es que el hecho de prender un interruptor o enchufar una extensión necesiten de una capacidad profesional especial...'

"¿Pero porqué la desidia en hacer unas conexiones necesarias para llevar alguna iluminación a la

bodega en mención, en violación de todas las normas no solo de seguridad sino de sentido común? Se podría decir que actuaron con temeridad dejaron a un lado las precauciones propias para ese tipo de trabajo, en el cual tenían que subir y bajar escaleras, pasar por estrechos pasadizos, bordeando vacíos a considerable altura, además de realizar la labor de trinque o destrinque en el fondo de una bodega, contando únicamente con unas linternas para una precaria iluminación con desdén de sus propias vidas, para no perder unos pocos minutos que se gastarían en hacer las conexiones necesarias para llevar la iluminación y así tener más seguridad de proteger sus integridades físicas y la propia vida, prefirieron a riesgo de sus vidas dotarse de unas linternas para hacer su labor y esa confianza fue la que dio lugar a que sucediera el accidente, pues al parecer la simple luz de la linterna no alumbró el paso que debía dar el actor y lo precipitara al fondo de la bodega, ocasionándole los traumas médicos relacionados por los médicos que lo han atendido.

"Estamos frente a un caso de accidente de trabajo de la que la Corte nos predica que son de "responsabilidad objetiva", por cuanto no se demostró plenamente, que la demandada hubiera tenido culpa alguna en el hecho acaecido al demandante, lo que nos lleva a concluir que habrá de confirmarse el fallo recurrido, pero por motivos diferentes a los del a-quo."

3. RECURSO DE CASACION

Interpuesto por el apoderado del demandante, otorgado por el Tribunal y admitido por esta Sala de la Corte, pretende la casación total de la sentencia y en sede de instancia que se revoque el fallo del a-quo y en su lugar se condene a la demandada a pagar la indemnización total y ordinaria de perjuicios derivados de la culpa patronal y las costas del proceso.

Al efecto propone dos cargos que fueron replicados a tiempo, de los cuales por ser próspero solo se estudiará el segundo.

PRIMER CARGO

Acusa por la vía directa de violar "...el artículo 216 del Código Sustantivo del Trabajo como consecuencia de la errónea interpretación de los artículos 51, 60 y 61 del Código de Procedimiento Laboral y los artículos 174 y 175 del Código de Procedimiento Civil, por aplicación analógica según lo previsto en el artículo 145 del C. de P. L.

Dice al efecto:

"De acuerdo con el artículo 51 del C.P.L. en los asuntos laborales '...son admisibles todos los medios de prueba establecidos en la ley...' medios que están definidos por el artículo 175 del C. e P.C. que dice:

'Sirven como pruebas las declaraciones de parte, el juramento, el testimonio de terceros, el dictamen pericial, la inspección judicial, los documentos, los indicios y cualesquiera otros medios que sean útiles para la formación del convencimiento del juez.'

"Como lo establece el artículo 60 del C.P.L. '...el Juez, para proferir su decisión, analizará todas las pruebas allegadas a tiempo...' norma que está complementada en lo previsto por ella en la disposición del art. 174 del C.P.C: según la cual:

'Toda decisión judicial debe fundarse en las pruebas regular y oportunamente allegadas al proceso.'

"Las anteriores disposiciones propias de la ley procesal que gobierna la prueba, adquieren especial relevancia a la luz del desarrollo conceptual legal contenido por el art. 61 del C.P.L. que textualmente dice:

'El Juez no estará sujeto a la tarifa legal de pruebas y por lo tanto formará libremente su convencimiento, inspirándose en los principios científicos que informan la crítica de la prueba atendiendo a las circunstancias relevantes del pleito y a la conducta procesal observada por las partes. Sine embargo cuando la ley exija determinada solemnidad absustantian, actus, no se podrá admitir su prueba por otro medio. En todos caso en la parte motiva el juez indicará los hechos y circunstancias que causaron su convencimiento.'

"Siendo que la libre formación del convencimiento del juez tiene como sustento jurídico la obligación del juez de inspirar su decisión '...en los principios científicos que informan la crítica de la prueba atendiendo a las circunstancias relevantes del pleito...', el origen de esa convicción proviene entonces de elementos objetivos pues, en el concepto racional de la justicia y particularmente de las pruebas, la convicción que lleva a una decisión, debe ser la conclusión lógica de un examen analítico de los hechos y de una apreciación crítica de los medios de prueba, aspectos estos que impiden fundamentar una decisión judicial en la simple creencia subjetiva, al exigir legalmente un verdadero conocimiento subjetivo comunicable y controlable con base en la motivación de la decisión judicial.

"Del anterior planteamiento doctrinario y de las normas transcritas en el cargo se desprende que, en el proceso de la libre formación del convencimiento, para el juez es un deber atender al mandato legal que ordena '...fundamentar toda decisión judicial en las pruebas regular y oportunamente allegadas al proceso...'. Significa lo anterior que, desde el punto de vista de las normas sustanciales que gobiernan la prueba judicial, el juez está impedido para excluir discrecionalmente el análisis del acerbo probatorio, pruebas tenidas legalmente como tales, y menos aún, cuando las pruebas excluidas del análisis objetivo constituyen la columna vertebral de las pretensiones o de la defensa de las respectivas partes en el proceso, pues esa conducta, al no estar delegada al arbitrio del juzgador por la ley, constituye una errónea interpretación de los principios legales de carácter objetivo reguladores de la prueba judicial establecidos por los artículos 51, 60 y 61 del C.P.L.: 174 y 175 del C.P.C.

"Como se desprende de la parte motiva de la sentencia recurrida (fl.1000 a 1009), es evidente que el ad-quem omitió o excluyó del análisis probatorio todas las pruebas documentales allegadas por la parte actora en la demanda, como piezas fundamentales y decisivas para desatar la litis propuesta. No estoy cuestionando en este cargo el efecto que el análisis de los medios probatorios tuvo sobre la convicción del ad-quem; la impugnación a través del cargo como se puede observar está orientada a comprobar que, las pruebas documentales allegadas por la parte actora con la demanda, independientemente de su efecto sobre la convicción del juez, no hicieron parte de los elementos probatorios que sirvieron de base para análisis que '...inspirado en los principios científicos que informan la crítica de la prueba y atendiendo a las circunstancias relevantes del pleito...', da como resultado la convicción del juez y en concordancia con ella, su decisión.

Esto es evidente, pues dentro del texto de la parte considerativa de la sentencia (fl. 1000 a 1009) que, no es otra cosa que el planteamiento de los elementos de juicio que, como producto del análisis de los diferentes medios probatorios, sirve de soporte a la decisión del ad-quem, ninguna de las pruebas documentales aportadas por la actora fue tomada en cuenta, ni para aprobar controvertir o descalificar el valor probatorio asignado a ellas por el actor demandante o

simplemente para mostrar su inocuidad.

"En la medida de que las reglas de la sana crítica tienen como finalidad servir de normas de valoración probatoria y en tal sentido, como norma de apreciación probatoria, la ausencia de valoraciones arbitrarias e incontroladas de la prueba en la libre formación de la convicción, impone al juez el deber de orientar su criterio atendiendo a los dictados de la lógica, la sicología judicial, la experiencia y la equidad.

"Como se desprende del anterior planteamiento, el ad-quem al fundamentar su análisis sobre unas pruebas con exclusión discrecional o arbitraria de otras evidentemente relevantes a las circunstancias del pleito, incurrió en errónea interpretación de los artículos 51, 60 y 61° del CPL y de los artículos 174 y 175 del CPC, vulnerando también de manera directa el mandato del artículo 216 del CST al desconocer el derecho que tiene el actor a que se le reconozca la indemnización total y ordinaria derivada de la culpa del patrono en la ocurrencia del accidente de trabajo del que fue víctima. El artículo 216 mencionado reza:

'CULPA DEL PATRONO Cuando exista culpa suficientemente comprobada del patrono en la ocurrencia del accidente de trabajo o en la enfermedad profesional, está obligado a la indemnización total y ordinaria por perjuicios, pero del monto de ella debe descontarse el valor de las prestaciones en dinero pagadas en razón de las normas consagradas en este capítulo.'

LA REPLICA

La oposición señala que el alcance de la impugnación es confuso, que además, "El primer cargo formulado por la vía directa, no contiene la modalidad de violación del artículo 216 del CST sino que simplemente lo señala violado y alega interpretación errónea de las normas de carácter probatorio de los códigos procesales laboral y civil. La anterior falencia, claramente impide el estudio de fondo del cargo formulado."

SEGUNDO CARGO

"Acuso la sentencia del 14 de noviembre de 2000 proferida por la Sala de Descongestión Laboral del Tribunal Superior del Distrito Judicial de Bogotá, de infringir por la vía indirecta, por aplicación indebida, los artículos 56, 57 numeral 2°, 248 y 32 literal a) del CST; los artículos 1604 y 63 del C.C. y, los artículos 60 y 61 del CPL, lo que condujo a la infracción también indirecta por aplicación indebida del artículo 216 del CST, violación que se produjo como consecuencia de la falta de apreciación de las pruebas documentales contenidas en el informe patronal accidentes de trabajo, investigación accidente de trabajo, y el acta No.1 del Comité de Seguridad Industrial de la M/N Ciudad de Buenaventura; y, en la errónea apreciación de la declaración de parte del actor y de los testimonios de Miguel Enrique Novoa Jiménez, Héctor Fabio Mejía y Víctor Rafael Millán, incurriendo así en manifiestos errores de hecho que se concretan en:

"1. No dar por demostrado, estándolo, que el accidente de trabajo del que fue víctima el marinero Juan Antonio García Ogliastri ocurrió por culpa suficientemente comprobada de la Flota Mercante Grancolombiana S.A. en su condición de patrono y que por tanto, no es de aquellos reputados como de responsabilidad objetiva.

"2. Dar por demostrado, sin estarlo, que el accidente de trabajo del que fue víctima el actor ocurrió como consecuencia de una actitud negligente de su parte.

Afirma que la parte motiva de la sentencia hace las siguientes inferencias:

'Estamos frente a un caso de accidente de trabajo de la que la Corte nos predica que son de '...responsabilidad objetiva...', por cuanto no se demostró plenamente, que la demandada hubiera tenido culpa alguna en el hecho acaecido al demandante, lo que nos lleva a concluir que habrá de confirmarse el fallo recurrido, pero por motivos diferentes a los del Ad-quo (sic).'

"En relación con el concepto de responsabilidad objetiva, la Corte Suprema de Justicia ha sostenido que, la responsabilidad objetiva es la que cubre '...los riesgos inherentes al trabajo de los que el patrono o empleador responde por su actividad objetiva como tal y sin que medie culpa alguna de su parte...', responsabilidad que se concretiza, al decir de la Corte '...por la sola circunstancia de que el trabajador resulte afectado en su salud o inclusive pierde (sic) su vida, al desarrollar su labor en actividades de las que el empresario obtiene provecho...'. Es clara pues la posición jurisprudencial de la Corte en el sentido de que la existencia de responsabilidad objetiva necesariamente presupone que, el accidente que afecta la salud o la vida del trabajador, se haya producido por causa o con ocasión del trabajo inherente al desarrollo de la actividad empresarial y que, no medie culpa del patrono en la ocurrencia del mismo.

"Expuesto el criterio jurisprudencial de la corte sobre la responsabilidad objetiva, procedo a demostrar que del acervo probatorio se desprende que el accidente de trabajo de Juan Antonio García ocurrió por culpa suficientemente comprobada del patrono demandado, hecho que desvirtúa el fundamento de la decisión del Tribunal, según el cual, el accidente es de aquellos derivados de la responsabilidad objetiva. En desarrollo de la sustentación del cargo, se dan como hechos ciertos, debidamente aceptados por la demandada con la respuesta (fls. 193 y 194) la existencia del vínculo laboral contractual entre las partes (hecho tercero de la demanda fl.2), y la naturaleza jurídica del accidente, es decir, que se trata de un accidente de trabajo, (hecho vigésimo cuarto, vigésimo séptimo y vigésimo octavo), hechos que además no fueron objeto de contradicción durante el proceso y por lo tanto, tampoco serán objeto de discusión en esta demanda.

"Ahora bien, partiendo también otro hecho cierto, planteado en el numeral decimotercero de la demanda (fl 3) y aceptado como cierto por la parte demandada con la respuesta (fl.194), hecho según el cual, '...en desarrollo de su de su labor de marinero, el lunes festivo 6 de enero de 1992, por instrucciones verbales del primer oficial de la M/N Ciudad de Buenaventura, al marinero García, junto con el también marinero timonel señor Miguel Enrique Novoa Jiménez, le fue ordenado destrincar contenedores en la bodega No. 1 del buque, con el fin de facilitar el descargue de mercancías en el puerto de Róterdam-Holanda, procedo a demostrar el yerro del ad-quem al no dar por demostrada, estándolo, la culpa suficientemente comprobada de la demandada en la ocurrencia del accidente de trabajo sufrido por el marinero Juan Antonio García Ogliastri, como resultado de la falta de apreciación de las pruebas que singularizo pormenorizadamente a continuación.

"1.Para determinar la responsabilidad en el accidente de trabajo sufrido por el actor, el ad-quem omitió apreciar el "INFORME PATRONAL DE ACCIDENTES DE TRABAJO" (fl. 68), prueba documental que cumple con los requisitos legales de validez y oportunidad, elaborado como responsable, por la Oficial de Servicios-Segunda Enfermera del Buque Ciudad de Buenaventura, señora Martha Elena Castañeda, con destino al Instituto de Seguros Sociales y, allegada al proceso junto con la demanda por la parte actora en copia al carbón firmada en original, cuya autenticidad fue reconocida por quien la elaboró en diligencia testimonial vista al folio 278. De la información sobre la ocurrencia del accidente se desprende de manera clara y precisa que el

accidente ocurrió el 6 de enero de 1992 a las 17:00 horas local, en el "entrepuesto inferior de la bodega No. 1, costado de estribor la cual carece en su totalidad de iluminación eléctrica". Dentro del mismo informe, se describe la actividad que se estaba ejecutando al momento del accidente así: 'se estaban destrincando containers y nos encontrábamos subiendo la escala que del fondo de la bodega No. 1 al entrepuente inferior para salir y al llegar al entrepuente inferior, él cayó al fondo'. Dentro del informe, el actor describe la forma como ocurrió el accidente así: 'Al terminar nuestra labor nos disponíamos a subir con mi compañero, quien iba adelante al llegar al entrepuente inferior y al tratar de dar el paso sentí el vacío y caí al fondo de la bodega ya que el borde del entrepuente está muy próximo a la salida del escotillón aprox. (25 cms) y la oscuridad era total. Según el informe, fueron causas del accidente '... La falta de iluminación ya que esta bodega carece de instalaciones eléctricas; aunque se portaban linternas individualmente...'. Para terminar, la responsable declara en el informe que la empresa no había tomado ninguna medida preventiva para evitar esta clase de accidentes.

"Como bien se desprende de la prueba documental, el sitio de trabajo carecía de instalaciones eléctricas y estaba en total oscuridad, situación sobre la que la empresa demandada no había tomado ninguna medida preventiva. La falta de apreciación de esta prueba documental influyó de manera decisiva en el fundamento de la sentencia impugnada, pues la exoneración de la culpa de la demandada por parte del ad-quem constituye un hecho contrario al que surge de manera manifiesta en la referida prueba.

"2. También fue omitida por el ad-quem la apreciación de la investigación accidente de trabajo, documento elaborado por el técnico de seguridad industrial del Instituto de Seguros Sociales y del doctor Juan Guillermo de la Hoz, Médico Jefe del departamento de Asistencia, Desarrollo y Bienestar de la empresa demandada, visible a folios 94 a 97 del expediente. El documento fue allegado por la parte actora junto con la demanda en fotocopia auténtica. En esta investigación se establece textualmente como causas del accidente(folio 95):

"Carencia total de iluminación en la bodega No.1 en el sitio donde estaba destrincando los containers.

"Espacio muy reducido entre el piso del entrepuente medio y la escotilla (espacio de 0.25 mts)

"Dejar abierta la puerta del entrepuente medio.

"El marinero no conocía el sitio donde estaba laborando (20 días de traslado).

"Para la fecha de la investigación, 26 de mayo de 1992, '...Según el médico de la Flota Mercante Juan Guillermo de la Hoz, la compañía en parte corrigió el riesgo al dotar lámparas para mejorar la iluminación en las bodegas por donde tienen que desplazarse los marineros. El personal nuevo en el barco, se le tiene en cuenta para darle inducción y evitar enviarlo a sitios de mayor riesgo...'. En la parte pertinente a las recomendaciones (folio 96) la investigación dice: '...Por haber corregido el riesgo primario que contribuyó a la ocurrencia del accidente, no se le enviaron recomendaciones, se adjunta acta del comité, donde se trata el caso que nos ocupa'. Ahora bien, del contenido del contenido de la investigación se desprende la ausencia de responsabilidad del actor en relación con la propia acción que él estaba ejecutando en el momento de la ocurrencia del accidente, pues en el análisis del accidente el documento dice textualmente:

'Naturaleza fractura 210.

"Parte del cuerpo extremidad sup.D. 318.

"Agente de la lesión piso 5801.

"Tipo de Accidente caída de N. Sup. 031.

"Condición ambiental iluminación deficiente 230.

"Agente del accidente Bodega (Barco) 5660.

"Acto inseguro no hay, 998.'

"La investigación de accidente de trabajo, como documento procesal y legalmente válido señala como causas del accidente de trabajo, además de la carencia total de iluminación del sitio de trabajo, presentar el sitio un espacio muy reducido entre el piso del entrepuente medio y la escotilla (25 centímetros), dejar abierta la puerta del entrepuente medio y, el desconocimiento del marinerio del sitio de trabajo. La falta de apreciación de ésta prueba documental que indica claramente las fallas que presentaba el lugar de trabajo donde ocurrió el accidente de trabajo sufrido por el actor, condujo al ad-quem a exonerar a la demandada de la culpa en la ocurrencia del accidente, hecho evidentemente contrario al que se desprende del documento probatorio.

"3. Otra prueba documental que tampoco fue apreciada por el ad-quem en relación con la responsabilidad de la ocurrencia del accidente de trabajo, es el acta No.1 del comité de seguridad industrial, visible a folios 69 a 72 del expediente, cuyo contenido y firma fueron ampliamente reconocidos en diligencia testimonial por el entonces capitán de buque Héctor Fabio Mejía (envés del folio 578), y por la oficial de servicio Martha Elena Castañeda, (folio 280), hecho que da plena autenticidad y validez legal a la fotocopia simple allegada como prueba por la parte actora junto con la demanda.

"El documento, da fe de los resultados del análisis efectuado por el capitán y la oficialidad del Buque Ciudad de Buenaventura en relación con el accidente sufrido por el marinerio Juan Antonio García, durante la reunión del mencionado comité sostenida en la ciudad europea de Bremen el día 16 de enero de 1992, como se desprende del acta No. 1, los integrantes de la reunión después de establecer que '...la labor desempeñada por los marineros, es la normal para los marineros del departamento de cubierta (destrincar contenedores con el objeto de preparar las operaciones de descargue...)' (fl.69) y de reconocer expresamente que '...las bodegas de carga son espacios cerrados y peligrosos donde abundan objetos que pueden causar accidentes (puntillas, cáncamos, cadenas, aceite derramado, salientes de trincas, serratas deficientes /partidas, mala iluminación etc.) y con escalas verticales y escotillones angostos (.70 X.70 Mts) por los cuales deberá evacuarse a una persona, si no existen medios de abrir los entrepuentes. El procedimiento es demorado y requiere de un efectivo y organizado método (...)' (fl.71) (subrayas fuera del texto), establecieron como posibles causas del accidente del marinerio Juan Antonio García, las que a continuación cito textualmente:

'Los entrepuentes medios y fondo de la bodega se encontraban completamente a oscuras, (la bodega carece de iluminación) y se debió instalar por lo menos una lámpara, antes de bajar a efectuar cualquier trabajo y no confiar únicamente en las linternas manuales.

'Desconocimiento total del sitio de trabajo, que acentuado por el mal diseño del escotillón de acceso, cuya puerta desaloja hacia proa, tapando y obstruyendo la escala al entrepuente superior, obligando a caminar por el borde del entrepuente entre el escotillón y la pista de los pontones (20 Cm), la oscuridad del sector y el exceso de confianza facilitaron el infortunado accidente.

'Resumen.- Exceso de confianza. A pesar de las constantes recomendaciones para el ingreso a espacios cerrados (ventilarlos) y oscuros (iluminarlos) se siguen efectuando labores sin la mínimas medidas de precaución y seguridad' (fl. 70)

"Del contenido del acta No.1 se desprende que el capitán y la oficialidad de la M/N Ciudad de Buenaventura, tenían conocimiento de la falta de iluminación del buque con anterioridad al accidente del actor, sin que hubieran tomado las medidas preventivas a que estaban obligados como patronos, cuando en el acta No.1 del comité de seguridad Industrial se afirma:

'Falta de Iluminación. El buque se recibió con ese diseño y se ha trabajado con la colocación de lámparas en tomas exteriores para permitir las labores de los estibadores. El procedimiento es conocido ampliamente por los timoneles y debió utilizarse como norma de seguridad' (fl.70)

"A renglón seguido el capitán y la oficialidad del M/N Ciudad de Buenaventura dejan constancia en el acta No.1 del comité de seguridad industrial, cuyo contenido se viene transcribiendo, la siguiente constancia en relación con los correctivos de seguridad adoptados con posterioridad a la ocurrencia del accidente.

'A la fecha, enero 20/92, quedaron instalados dentro de la bodega No.1 entrepuente superior (wing bbr/eb) tomacorrientes con capacidad de instalación de dos lámparas cada uno, que no pueden quedar fijas por la naturaleza de la carga y de los espacios, pero que quedan disponibles en los pañoles de acceso a la bodega y que deberán ser utilizadas obligatoriamente para desarrollar cualquier trabajo en la bodega1.

'Mal diseño del escotillón en su puerta o tapa. Se coordinó lo necesario para colocar las bisagras de la tapa hacia la parte de estribor popa en sentido ascendente' (fl. 70)

"Es también importante resaltar que el contenido del acta No1 del comité de seguridad Industrial, se infiere de manera clara que, el señor Carlos D. Salazar C., hacía parte de la tripulación de la M/N Ciudad de Buenaventura en el cargo de oficial electricista, pues en el mencionado documento al folio 69, figura como miembro partícipe de la reunión y al folio 72, aparece su nombre, su cargo y su '...firma con conocimiento...'. Y aún cuando el señor Salazar no fue citado a comparecer al juzgado de instancia para el reconocimiento de su firma por desconocerse su domicilio, su participación en la reunión y por lo tanto, su presencia en el buque como parte de la tripulación está plenamente probada cuando el capitán Héctor Fabio Mejía al reconocer el documento que contienen el acta No. 1 dice textualmente: 'Reconozco el contenido del documento que se me pone de presente, así como la firma que aparece en el documento, es la mía, la que utilizo en mis actos públicos y privados. El documento fue elaborado bajo mi coordinación, en los términos en que está redactado. estando como Capitán de la M/N Ciudad de Buenaventura'.

"Del informe patronal del accidente de trabajo, la Investigación de Accidente de Trabajo y del Acta No. 1 del Comité de seguridad Industrial de la M/N Ciudad de Buenaventura, se desprende claramente que el sitio de trabajo, es decir, que la bodega No. 1 de la M/N Ciudad de Buenaventura, adolecía de las mínimas condiciones de seguridad para garantizar la salud y la vida de los trabajadores que debían ejecutar labores en ella, pues no obstante ser un lugar que reviste peligro porque abundan objetos que pueden causar accidentes, estaba oscuro por carecer de instalaciones eléctricas y el escotillón de acceso en donde ocurrió el accidente tapaba y obstruía la escala al entrepuente superior, obligando a caminar, en plena oscuridad, por el borde del entrepuente entre el escotillón y la pista de los pontones, espacio que cuenta solamente con

20 centímetros de ancho. Se desprende también que estas falencias eran conocidas tanto por el capitán del buque como por la oficialidad, entre ellos el oficial Electricista, con anterioridad a la ocurrencia del accidente como se desprende del acta cuando se afirma que los dos defectos del lugar de trabajo correspondían al diseño con el que se recibió el buque y que fue necesario que se presentara un accidente, con graves consecuencias para la víctima, para que se llevaran a cabo los trabajos correctivos necesarios para adecuar el lugar de trabajo a las labores cotidianas con seguridad para los trabajadores.

"El ad-quem, al omitir apreciar las pruebas aquí referenciadas que son de indudable relevancia para las circunstancias del pleito, infringió indirectamente por indebida aplicación el deber legal que le impone el artículo 60 del CPL, según el cual, es obligación del juez analizar todas las pruebas allegadas en tiempo, y en igual sentido, el mandato del artículo 61 del mismo ordenamiento jurídico que le permite al juez formar 'libremente su convencimiento pero sujeto a los principios científicos que informan la crítica de la prueba y atendiendo las circunstancias relevantes del pleito y a la conducta procesal observada por las partes.'

"Corresponde ahora definir, para avanzar en la impugnación que hace el cargo de la sentencia recurrida, desde el punto de vista legal, a quien le correspondía adoptar los correctivos o tomar las precauciones del caso, en relación con las falencias del sitio de trabajo que causaron la ocurrencia del accidente sufrido por el actor, con el fin de determinar la responsabilidad. Pues bien, reza el artículo 56 del CST: 'De modo general, incumben al patrono obligaciones de protección y seguridad para con los trabajadores, y a estos obligaciones de obediencia y fidelidad', norma que en la legislación laboral está desarrollada por los artículos 57 numeral 2º y 348 del CST, cuyos textos transcribo."

A continuación transcribe dichas normas.

"Garantizar razonablemente, según la Corte Suprema de Justicia, es actuar con aquella diligencia y cuidado que los hombres emplean ordinariamente en sus negocios propios.

"Del contenido de los artículos 56, 57 num. 2º y 348 se desprende que, es al patrono a quien le corresponde por disposición legal, procurar a los trabajadores sitios de trabajo que garanticen razonablemente la seguridad y salud de estos, así como adoptar las medidas de higiene y seguridad indispensables para la protección de la vida y de la salud. En consecuencia atendiendo a lo establecido por artículo 32 literal a) del CST, según el cual el capitán del barco es el representante del patrono a bordo y como tal lo obliga frente a sus trabajadores, era evidente que era el capitán de la M/N Ciudad de Buenaventura, en su condición de representante del patrono al mando del buque, o al oficial electricista por delegación funcional, en quienes recaía la obligación de cumplir o hacer cumplir las obligaciones impuestas al patrono por los artículos 56, 57 numeral 2 y 348 del CST, en relación con la adopción de las medidas de seguridad necesarias de la bodega No.1 del buque como lugar de trabajo. Cuando en el Acta No. 1 el capitán y la oficialidad del buque afirman que: 'A pesar de las constantes recomendaciones para el ingreso a espacios cerrados (ventilarlos) y oscuros (iluminarlos) se siguen efectuando labores sin las mínimas medidas de precaución y seguridad' (fl. 70), el representante del patrono a bordo del buque está reconociendo la culpa patronal, al aceptar haber incurrido en una actitud negligente que, al decir de la Corte consiste en 'haber incurrido en errores de comportamiento, generados por no observar el mínimo de prudencia y diligencia exigidos para el desarrollo de la actividad que tiene a su cargo' (Sentencia de sep.19/97. Radicación 9580). Como lo sostiene la Corte '...la responsabilidad del patrono se deriva necesariamente de su incumplimiento de las obligaciones de darles protección y seguridad a los trabajadores y de suministrarles locales higiénicos y

adecuados para la prestación del servicio (...) Dichas obligaciones se las impone al empleador el contrato de trabajo y la ley laboral'. (CST sent. De 8 de abril/87 rad. 0562).

"Ahora bien, habiendo demostrado que de los medios instructorios mencionados surge de manera evidente y clara la responsabilidad del patrono demandado en la ocurrencia del accidente de trabajo del actor, salta a la vista el manifiesto error de hecho en que incurrió el ad-quem al omitir la apreciación de las mencionadas pruebas, pues esa falta de apreciación lo condujo a un supuesto de hecho contrario a la realidad procesal que se deriva de las pruebas y que consiste, en no dar por demostrada, estándolo, la existencia de la culpa suficientemente comprobada de la demandada en la ocurrencia el accidente y, en contravía con la realidad procesal, a encontrar que el asunto responde a la denominada responsabilidad objetiva, supuesto de hecho que lo llevó a confirmar el fallo de primera instancia.

"Como obvia consecuencia de la equivocada decisión judicial, El ad-quem aplicó indebidamente las normas que definen la clase de culpa por la que la demandada debe responder. Como la responsabilidad surge del contrato laboral, que es de aquellos contratos de recíproco beneficio para las partes, de acuerdo con el artículo 1604 del C.C., se trata de la responsabilidad por la culpa leve, definida por el artículo 63 del C.C. en los siguientes términos:..."

A continuación transcribe la norma.

"Como resultado lógico de la falta de apreciación de las pruebas inculpatorias de la demandada antes referidas, a saber: el informe patronal de Accidentes de trabajo, la investigación de accidentes de trabajo y el Acta No. 1 del Comité de seguridad Industrial de la M/N Ciudad de Buenaventura y de la aplicación indebida de los artículos 60 y 61 del CPL, así como de las normas contenidas en los artículos 56, 57 num. 2, 348 y 32 lit. a) del CST y 1604 y 63 del C.C., también incurre el Ad-quem en infracción directa por aplicación indebida de la norma sustancial contenida en el artículo 216 del CST que dice:

Transcribe el precepto.

"Si el ad-quem hubiese tenido en cuenta las pruebas correspondientes al informe patronal de Accidentes de trabajo, la investigación de accidentes de trabajo y el Acta No. 1 del Comité de seguridad Industrial de la M/N Ciudad de Buenaventura, para efectuar el análisis de las pruebas necesario para la formación de su convicción, según los principios de la sana crítica, con toda seguridad su decisión hubiese sido contraria a la de la sentencia impugnada, pues al desprenderse de las mencionadas pruebas documentales la existencia de la culpa suficientemente comprobada del patrono en la ocurrencia del accidente de Juan Antonio García, queda por exclusión eliminada toda posibilidad de existencia de la responsabilidad objetiva, argumentada por el ad-quem y la decisión del Tribunal necesariamente hubiese estado orientada a infirmar el fallo del a-quo, condenando a la demandada al reconocimiento de los derechos indemnizatorios a favor del actor previstos en el artículo 216 del CST. En estos términos pues queda evidenciado el manifiesto error de hecho en el que incurrió el ad-quem al no dar por demostrado, estándolo, la existencia de culpa del patrono en la ocurrencia del accidente del actor.

"Como complemento de lo anterior procedo a impugnar ahora el supuesto de hecho en el que fundamentó el ad-quem su decisión, según el cual, el juzgador de segunda instancia encontró probada, sin estarlo, la responsabilidad del actor en los hechos que dieron origen al accidente de trabajo del que fue víctima, responsabilidad supuestamente derivada de actividades negligentes desdeñosas y temerarias del actor, supuesto que es contrario a la evidencia probatoria en autos.

Para llegar a este supuesto de hecho el ad-quem fundamentó las razones de la decisión en apartes de la declaración de parte del actor y de los testimonios de Miguel Enrique Novoa Jiménez; Héctor Fabio Mejía Ramírez y Víctor Rafael Millán Cáceres; pero, como paso a demostrarlo, de manera adicional al manifiesto error de hecho en que incurrió por la falta de apreciación del informe patronal de accidentes de trabajo, la investigación de accidentes de trabajo y el acta No.1 del Comité de Seguridad Industrial del buque Ciudad de Buenaventura, el ad-quem también incurrió en apreciación errónea de las pruebas que sirvieron de fundamento a su decisión, al derivar de ellas un entendimiento que no corresponde al verdadero significado de su contenido, ni a la verdad procesal y aplicarlo en un supuesto de hecho, la responsabilidad del actor, que no fue objeto de discusión procesal. Es más, lo que realmente se desprende de las pruebas apreciadas erróneamente por el Ad-quem y que a continuación se individualizan es que ni siquiera aparece en autos la posibilidad de la existencia de una responsabilidad compartida entre el actor y la demandada en el accidente sufrido por aquel, menos aun la culpa del actor.

"Pues bien, la responsabilidad del actor la deduce el ad-quem de la supuesta obligación que, en su opinión, tenían los tripulantes del buque de tomar las precauciones del caso, debido a que todos conocían la carencia de iluminación de la bodega No.1; siendo el actor uno de esos tripulantes entonces, según el ad-quem, era su deber tomar las precauciones y al no hacerlo, su acción fue negligente al arriesgarse a realizar la labor en una bodega completamente oscura.

"El Ad-quem argumenta los motivos del planteamiento así:

'En cuanto a las condiciones de iluminación, no existe duda sobre la carencia de ella en la bodega No.1 situación de todos conocida y por consiguiente conduce a que la tripulación del barco entre ellos el accidentado, debían tomar las precauciones del caso sin que el demandante y su compañero lo hiciera y con esa negligencia y desdén por el peligro, se arriesgaron a bajar a una bodega completamente oscura y realizar una labora al parecer complicada.'

"Continúa el planteamiento así: 'Pero porqué la desidia en hacer unas conexiones necesarias para llevar alguna iluminación a la bodega en mención, en violación de todas las normas no solo de seguridad sino de sentido común? Se podría decir que actuaron con temeridad dejaron a un lado las precauciones propias para ese tipo de trabajo, en el cual tenían que subir y bajar escaleras, pasar por estrechos pasadizos, bordeando vacíos a considerable altura, además de realizar la labor de trínque o destrínque en el fondo de una bodega, contando únicamente con unas linternas para una precaria iluminación con desdén de sus propias vidas, pareo no perder unos pocos minutos que se gastarían en hacer las conexiones necesarias para llevar la iluminación y así tener más seguridad de proteger sus integridades físicas y la propia vida, prefirieron a riesgo de sus vidas dotarsen de unas linternas para hacer su labor y esa confianza fue la que dio lugar a que sucediera el accidente, pues al parecer la simple luz de la linterna no alumbró el paso que debía dar el actor y lo precipitara al fondo de la bodega, ocasionándole los traumas médicos relacionados por los médicos que lo han atendido'.

"Es un hecho cierto que el primer oficial del buque ordenó al actor destrincar contenedores en la bodega No.1 el día del accidente tal y como se desprende del hecho decimotercero de la demanda, aceptado como cierto por la demandada en su respuesta. Este hecho está ratificado por el testigo Novoa (fl. 446 a 462), quien en la diligencia testimonial valorada de manera equivocada por el ad-quem, aclara por demás que, la orden era destrincar la carga de las bodegas 1, 2, 3 y 4 que ellos, el actor y él, habían comenzado su labor a las 7:30 a.m. en la bodega4, luego la 3 y la 2 y por último la bodega No.1 (fl.448); Que el trabajo debía culminar a las 5:00 p.m. hora en que comenzaban las labores de los estibadores del puerto (fl. 446 envés); dijo que

para el día anterior al accidente no se había ordenado ninguna labor para iluminar la bodega No.1 (fl.456 envés); dijo que la tapa del escotillón estaba defectuosa y no se podía cerrar (fl.457); afirmó que el accidente se produjo cuando se disponía a salir de la bodega después de concluir la labor (Fl. 457), dijo que el accidente ocurrió cuando el actor llegó al entrepuente superior (Fl. 459); afirmó no haber conocido al actor actitudes imprudentes (fl 457); dijo que después de ocurrido el accidente se instalaron tomacorriente en el interior de la bodega (fl. 457); afirmó que el trabajo de instalaciones fue realizado por el jefe electricista (fl. 447 envés) También confirmó el exponente sin infirmación de la demandada que era la primera vez que el marinero García estaba en el buque y en la bodega No.1 (fl.448). De lo anterior se desprende que la equivocada valoración de la prueba testimonial a que nos venimos refiriendo y que conduce al ad-quem a dar por probada la responsabilidad del actor en los presupuestos de hecho causantes del accidente, está en ignorar que la orden impartida por el primer oficial al actor y su compañero era para destrincar contenedores en las cuatro bodegas del buque, incluida la bodega No. 1 donde ocurrió el accidente en hacer caso omiso de que las falencias no solo eran de iluminación de la bodega, en adjudicar al actor responsabilidades de seguridad en los sitios de trabajo que legalmente corresponden al patrono y a su representante, en considerar equivocadamente, que el actor podía distraer tiempo de la labor ordenada por el primer oficial para emprender una labor que no le había sido ordenada; desconocer que se requería para la iluminación de la bodega personal especializado dado el grado de dificultad por las circunstancias específicas de la carga. Todos estos errores en la apreciación del testimonio de Miguel Enrique Novoa, pero especialmente la obcecada y extraña propensión del ad-quem a ignorar toda evidencia palmaria conducente de comprobar la culpa de la demandada y que es abundante en el testimonio condujeron de manera indefectible al ad-quem a considerar como fundamento de su decisión judicial un supuesto de hecho abiertamente contrario a la realidad que surge de los hechos relatados por el testigo y que por demás coinciden con la información contenida en los documentos antes relacionados, dejados de apreciar, y como consecuencia, a incurrir en un manifiesto error de hecho al encontrar probada sin estarlo, la existencia de responsabilidad del actor en la ocurrencia del accidente, responsabilidad que no aparece ni siquiera insinuada en ninguna de las afirmaciones del testigo y por lo tanto a confirmar el fallo de primera instancia.

"Es más otro hecho que releva al actor de toda responsabilidad y que consta en el interrogatorio de parte, diligencia también erróneamente apreciada por el Tribunal. Se refiere a la afirmación del actor, sin infirmación por la demandada, según la cual, el día del accidente portaba todo el equipo de protección personal dotado por la empresa (fl.334), hecho que fue confirmado por el testigo Novoa en su declaración testimonial (fl.457). La certeza del uso de los elementos de seguridad dotados por la empresa exime al trabajador de cualquier responsabilidad, pues queda demostrado en autos que el actor daba cumplimiento a sus obligaciones contractuales en relación con las normas de seguridad observando con ello el mínimo de prudencia y diligencia exigidos para el desarrollo de la actividad que tiene a su cargo. Este hecho constituye elemento adicional que confirma probatoriamente la ausencia de responsabilidad del actor y el manifiesto yerro que el tribunal deduce de la prueba en sentido contrario al que verdaderamente se desprende de ella, siendo este error determinante en la decisión del Tribunal.

"También es errónea la interpretación que hace el ad-quem en relación con la declaración testimonial del Capitán Héctor Fabio Mejía que, reviste especial importancia en razón a su condición de representante del patrono que era a bordo de la M/N Ciudad de Buenaventura durante el viaje en que ocurrió el accidente. El capitán, después de afirmar que para bajar a las bodegas son medidas especiales de seguridad: 'no bajar solo' (el actor estaba acompañado del timonel Miguel Enrique Novoa), 'no bajar sin autorización expresa del contra maestre o el primer

oficial' (el actor tenía la autorización del primer oficial tal y como se desprende del hecho decimotercero de la demanda aceptado como cierto por la demandada), 'contar con los elementos adecuados para efectuar un trabajo seguro' (el actor usaba todo el equipo dotado por la empresa tal y como lo afirma, sin infirmación por la demandada, en la declaración de parte), en ninguna parte de la declaración el capitán afirma que el actor incurrió en contravención de alguna de esas medidas específicas de seguridad que menciona. En cambio, si es vinculante y por demás inculpatoria, la declaración del capitán Héctor Fabio Mejía transcrita por el ad-quem según la cual: 'el buque contaba en esos momentos con todos los equipos especiales tendientes a efectuar una buena iluminación dentro de la bodega, dentro de las limitaciones de la carga y la limitación de espacios, por lo tanto se debieron tomar las precauciones antes del ingreso en un trabajo que es rutinario a bordo de los barcos', porque aún contando el buque con esos equipos, ni el capitán, ni ninguno de los oficiales encargados de dar la autorización expresa para bajar a las bodegas para efectuar trabajos, al decir del capitán Mejía: el contraмаestre o el primer oficial, dieron esa expresa orden para bajar a la bodega No. 1 del buque a efectuar las instalaciones o conexiones necesarias para adecuar el sitio de trabajo en condiciones seguras. La declaración del Capitán Mejía en lugar de exonerar a la demandada como consecuencia de la negligencia patronal derivada de la obligación legal que establecen los artículos 56, 57 num. 2º y 348 del CST que consiste en adecuar suficientemente de los lugares de trabajo, como medida de prevención y protección de la vida y salud de los trabajadores, obligación cuyo cumplimiento corresponde precisamente al capitán como representante del patrono a bordo del buque o por delegación funcional, al Oficial electricista como tripulante responsable de los asuntos eléctricos del buque, tal y como lo dispone el artículo 32 lit. a) del CST. De lo anterior se desprende evidentemente, la errónea apreciación del Ad-quem de la declaración del Capitán Héctor Fabio Mejía, pues como en los demás casos dedujo de ella un presupuesto de hecho determinante de la decisión abiertamente contrario a la realidad probatoria que del testimonio se desprende pues la prueba lo que indica claramente es la culpa de la demandada, e infringiendo así indirectamente, por aplicación indebida, los artículos 60 y 61 del CPL, los artículos 56 57 num. 2º, 348 lit. a) del CST, así como también los artículos 1604 y 63 del C.C. y 216 del CST, infracción que lo condujo a un manifiesto error de hecho al dar por comprobada la culpa del actor en la ocurrencia del accidente por él sufrido, cuando en realidad lo que se desprende de la prueba es la total inexistencia de responsabilidad por parte del actor y la suficiente comprobación de la culpa del patrono en la ocurrencia de esos hechos.

"Ahora bien, paso a referirme a otra prueba interpretada de manera errónea por parte del ad-quem: la declaración testimonial del Capitán Víctor Rafael Millán. El primer aspecto que debo resaltar de la declaración es que, el capitán Millán no era tripulante ni estaba a bordo del M/N Ciudad de Buenaventura durante el viaje en el que ocurrió el accidente, puesto que se había retirado de la empresa demandada en septiembre de 1991 (fl.347) y por lo tanto su testimonio no tiene ninguna relación con las circunstancias de hecho que dieron lugar al accidente de trabajo del actor. Este hecho fue pasado por alto por el Ad-quem; y es posiblemente en ese error en la apreciación de la prueba donde radica la equivocada valoración que el Tribunal le da al testimonio del capitán Millán, cuyas afirmaciones infirmadas por los testimonios de los testigos Novoa y Mejía, conducen al ad-quem a calificar de temeraria la labor desarrollada por el actor en la bodega No. 1. Desde el punto de vista probatorio el testimonio del Capitán Millán es solo una declaración de carácter genérico que atiende opiniones personales y a circunstancias posiblemente pretéritas, pero que no corresponden con la realidad de los hechos y condiciones presentadas por el sitio de trabajo el día del accidente. No obstante esa circunstancia de la afirmación del capitán Millán según la cual 'Las funciones de cada tripulante bordo son claras y

específicas, lo que no se puede llevar a confusión es que el hecho de prender un interruptor o enchufar una extensión necesite de una capacidad profesional específica', el ad-quem deduce de manera inmediata pero equívoca, que esa era la situación específica de la bodega No.1 el día en que ocurrió el accidente, concluyendo que no era necesaria la labor de un electricista para hacer unas simples conexiones y que por lo tanto fue temerario de parte del actor no haber tomado las precauciones para iluminar la bodega y haber llevado a cabo la labor ordenada utilizando la linterna que la misma empresa le había dotado.

"Como bien se desprende de lo anterior, la equivocación valorativa del ad-quem consiste indudablemente en fundamentar de manera tan definitiva y determinante su decisión con base en las declaraciones y afirmaciones de un testigo que no estaba en el lugar donde acontecieron los hechos, porque no estaba a bordo del buque ni era parte de su tripulación, error que sin duda conduce al ad-quem a una conclusión totalmente contraria con la verdad probatoria, al dar por demostrada sin estarlo, la culpa del actor de la ocurrencia del accidente y concluir, que se está frente a un caso de responsabilidad objetiva y en consecuencia confirmar el fallo del juzgado Segundo Laboral del circuito.

Pero además, de los mismos apartes testimoniales utilizados por el tribunal, para fundamentar su decisión surge la infirmación del testimonio del Capitán Millán, pues su planteamiento está en abierta contradicción con el testimonio de Miguel Enrique Novoa, quien si estuvo en el lugar de los hechos, cuando este último afirma: '...como la bodega 1 carecía de tomas internas era muy difícil colocar luz hasta el fondo de la bodega porque se requería hacer la conexión desde la proa de la bodega 2, pasarla por entre los containers del entrepuente superior pasarla hasta el escotillón ...' (fl.461) o cuando en otro aparte no transcrito dice: 'La bodega No. 1 nunca tuvo iluminación fija o que se pudiera activar con un suiche. Siempre tenía que llevarse la iluminación desde otras bodegas' (f. 447 envés). También afirmó que las bodegas de los buques son demasiado grandes, con esa sola lámpara no se puede iluminar toda una bodega, luego lo que yo expliqué anteriormente era muy difícil llegar (sic) iluminación a entrepuentes con una lámpara de 120 voltios el buque tenía las extensiones y la lámpara se podía iluminar parte, no toda la bodega, como debería ser para trabajar en circunstancias de seguridad' (fl. 461 envés). Este testigo también dijo que el día del accidente la forma más fácil para dar iluminación hasta el fondo de la bodega No. 1 era por la escotilla de intemperie, pero que esta no se podía abrir porque sobre ella se encontraba carga (fl. 447 envés); dijo que la iluminación requería de dos o tres extensiones porque una no era suficiente para cubrir la totalidad de la bodega (fl. 447 envés). La equivocada valoración de las afirmaciones testimoniales del Capitán Millán, lleva al Ad-quem a derivar certeza probatoria de los conceptos profesionales u opiniones personales generales de una persona que no fue testigo mediato ni inmediato de los acontecimientos y circunstancias relevantes para desatar la litis, y como consecuencia, a calificar, sin fundamento probatorio ni jurídico, de temeraria la diligente labor del actor, temeridad que fue por obvias razones de facto, ni surge de la prueba, ni puede derivarse de ella, desprendiendo de esa equivocada valoración la exoneración de la responsabilidad patronal y un supuesto de hecho con efecto determinante en la decisión del ad-quem manifiestamente contraria a la realidad probatoria en autos y que consiste en dar por demostrado, sin estarlo, que el accidente de trabajo de que fue víctima el actor ocurrió como consecuencia de una actitud negligente de su parte.

LA REPLICA

"El informe patronal del accidente de trabajo, que la censura ataca como dejado de apreciar, de lo que da cuenta es que la empleadora dotó de materiales para iluminación (linternas), aunque

reconoce que no había luz en la bodega respectiva donde ocurrió el accidente. Pero de esa prueba no se deduce que al demandante le hayan ordenado trabajar sin iluminación, lo que ahí sí configuraría la alegada culpa patronal. En consecuencia, de esa prueba no se puede concluir la culpa del empleador.

"Respecto de la investigación del ISS, reportada igualmente como dejada de apreciar, de lo que ella se deduce es que el lugar respectivo estaba sin iluminación, además que de la presencia del mismo exigía una mayor diligencia de parte del trabajador accidentado, por lo cual tampoco es suficiente como demostración de la alegada culpa.

"En relación con el acta del Comité de Seguridad Industrial, dejada de apreciar como señala la censura, lo que contienen es un análisis de los posibles factores del accidente, pero de ella tampoco surge con claridad el elemento de culpa patronal en la medida en que siendo conocidos tales factores, había instrucciones claras y precisas sobre las precauciones que debían tenerse por quienes trabajaran en el mencionado lugar."

CONSIDERACIONES DE LA CORTE

El informe del Comité de Seguridad Industrial de la M/N Ciudad de Buenaventura, da cuenta de las posibles causas que ocasionaron el accidente sufrido por el actor en los siguientes términos:

"POSIBLES CAUSAS:

"Después de haber sido escuchados todos los participantes del comité se concluye:

"La labor desempeñada por los marineros, es la normal para el personal de Dpto. de cubierta (destrincar contenedores con el objeto de preparar las operaciones de descargue).

"Los entrepuentes medios y fondo de la bodega se encontraban completamente a oscuras, (la bodega carece de iluminación) y se debió instalar por lo menos una lámpara antes de bajar a efectuar cualquier trabajo, y no confiar únicamente en las linternas manuales.

"Desconocimiento total del sitio de trabajo que acentuado por el mal diseño del escotillón de acceso, cuya puerta desaloja hacia la proa tapando y obstruyendo la escala al entrepuente superior, obligando a caminar por el borde del entrepuente entre el escotillón y la pista de los pontones (20 cm), la oscuridad del sector y el exceso de confianza, facilitaron el desafortunado accidente.

"FALTA DE ILUMINACION. El buque se recibió con este diseño y se ha trabajado con la colocación de lámparas en tomas exteriores para permitir las labores de los estibadores. El procedimiento es conocido ampliamente por los timoneles y debió utilizarse como norma de seguridad.

"A la fecha enero 20/92, quedaron instalados dentro de la bodega 1. Entrepunte superior (wing bbr/er) tomacorriente con capacidad de instalación de dos lámparas cada uno, que no pueden quedar fijas por la naturaleza de la carga y de los espacios, pero que quedan disponibles en los pañoles de acceso a la bodega y que deberán ser utilizados obligatoriamente para desarrollar cualquier trabajo en la bodega 1.

"MAL DISEÑO DEL ESCOTILLON EN SU PUERTA O TAPA. Se coordinó lo necesario para colocar la bisagra de la tapa hacia estribor popa en sentido ascendente.

"DESCONOCIMIENTO DEL BUQUE.- Todo el personal del buque recibió durante la navegación instrucción sobre los equipos de seguridad (control de incendios, botes balsas y salvavidas). Desafortunadamente los espacios de carga y otros sectores no se incluyeron por falta de tiempo y de personal. La instrucción profesional mínima requerida en la actualidad destaca primordialmente el cuidado que se debe tener en el sitio de trabajo la utilización de los elementos de seguridad, (guantes, casco, gafas cinturones, zapatos antirresbalantes, ropa de invierno, ventilación, iluminación etc.), y el conocimiento general del buque, a medida que se desarrollan los programas de mantenimiento.

"EVALUACION.- Las bodegas de carga son espacios cerrados y peligrosos donde abundan objetos que pueden causar accidentes (puntillas cáncanos, cadenas, aceite derramado, salientes de trincas, serretas deficientes, /partidas, mala iluminación etc.) y con escalas verticales y escotillones angostos (.70 X 0.70 Mts)."

Del anterior informe que se encuentra suscrito por parte de la oficialidad del buque "Ciudad de Buenaventura" encabezada por quien fungía como capitán para el momento del accidente, es decir, el representante del patrono conforme a lo establecido en el ordinal a) del artículo 32 del Código Sustantivo del Trabajo, se infiere que efectivamente la Bodega Número uno carecía por completo de iluminación propia, y para trabajar en ella resultaba necesario, el auxilio de lámparas traídas del exterior de la bodega. Sin embargo debe resaltarse, que si bien el barco fue adquirido con este problema de diseño como lo afirma el mismo informe, también consta en ese documento que la ausencia de iluminación no era escollo insuperable, como da cuenta la determinación tomada por el comité de seguridad que en el informe hace expresa mención de haber tomado como medida correctiva, la instalación de tomacorrientes con capacidad para dos lámparas cada uno, que a pesar de no ser fijas se instalan en el momento de realizarse un trabajo en la bodega, lo que pone de presente que esa deficiencia fue producto de la inactividad y descuido de la empresa para garantizar la seguridad de los trabajadores.

De otro lado, la falta de conocimiento de la nave por parte del actor es patente, pues el mismo informe asevera haberse impartido instrucción sobre los equipos de seguridad del buque, salvo en lo correspondiente al área de carga respecto de lo que textualmente dice:

"...Desafortunadamente los espacios de carga y otros sectores no se incluyeron por falta de tiempo y de personal..." situación que deja en evidencia que el demandante no había recibido de la empresa una instrucción específica sobre los problemas de seguridad que tenía el sector de bodegas del buque en el que servía por primera vez, y no se le había explicado por ello los inconvenientes de diseño que el mismo informe alude en su texto y que fueron determinantes para la ocurrencia del accidente, dado lo cual, contrario a la conclusión de la sentencia, no tenía porque saber de su existencia, o por lo menos no consta que la empleadora expresamente los hubiese puesto de presente.

De otra parte, el documento denominado investigación del accidente de trabajo elaborado por el técnico de seguridad industrial del Instituto de Seguros Sociales que obra a folio 95, señalado como dejado de apreciar por el ad-quem, precisa como causas del accidente:

"La carencia total de iluminación en la bodega No. 1 en el sitio donde estaban destrincando los containers;

"Espacio muy reducido entre el piso del entrepuente medio y la escotilla (Espacio de 0.25 mtrs);

"Dejar abierta la puerta del entrepuente medio;

"El marinero no conoció el sitio donde estaba laborando (20 días de trasladado).

Al hacer el análisis del accidente anota la investigación:

"Naturaleza: fractura 210.

Parte del cuerpo: extremidad sup.D. 318.

Agente de la lesión: piso 5801.

Tipo de Accidente: caída de N. Sup. 031.

Condición ambiental: iluminación deficiente 230.

Agente del accidente: Bodega (Barco) 5660.

Acto inseguro: no hay, 998."

Lo anterior corrobora lo predicado en el documento del Comité de Seguridad Industrial antes analizado, con la diferencia de que este agrega, que el actor no incurrió en acto inseguro.

El otro documento es el informe patronal (folio 68) en el cual la empresa afirma que no había tomado medida alguna de carácter preventivo para evitar la ocurrencia del accidente, reitera que su causa fue la falta total de iluminación señalada por la investigación del ISS ya que la bodega carecía de instalaciones eléctricas y aunque expresa que los marineros portaban linternas individuales, estas no eran suficientes para iluminar el sitio, en tanto no las podían dirigir constantemente al lugar específico en donde realizaban el trabajo, pues el destrinque de containers implica manipulación de herramienta. Así mismo, el desplazamiento con herramienta y lámpara de mano implica también dificultad de agarre en la parte que como el entrepuente en que ocurrió el accidente, las escalerillas eran estrechas. (0.25 Mtrs según el informe del accidente).

Queda entonces demostrado con base en las pruebas calificadas los errores que la censura le atribuye al Tribunal, pues ciertamente, la empresa no tomó precaución alguna para establecer medidas encaminadas a proteger la seguridad de sus trabajadores, ya que siendo la bodega un sitio lleno de riesgos como lo admitió el informe de la Comisión de Seguridad Industrial, resultaba inadmisibles que no se tomaran medidas preventivas ni se instruyera a los marinos sobre los riesgos existentes allí, de suerte que habiendo concluido la investigación del I.S.S. que el actor no había incurrido en acto inseguro, resultaba obligatorio deducir de estos documentos, que el accidente había ocurrido por culpa de la empresa.

Demostrados los errores de hecho, procede el estudio de la prueba no calificada en la que fundamentó el Tribunal su decisión.

La declaración de Víctor Rafael Millán Cáceres, no es determinante porque no presenció los hechos, ya que no era parte de la tripulación, ni se encontraba en el Barco cuando ocurrieron los acontecimientos que dieron lugar al proceso, luego su dicho solo se basa en hipótesis derivadas de su experiencia personal.

Diferente es el caso del señor Miguel Enrique Novoa quien acompañaba al actor en el momento de ocurrir el insuceso, y se percató que el paso por donde cruzaban era estrecho e incómodo para hacer el cruce; adujo además que como la orden de destrincar debía cumplirse antes de la 5 p.m.,

carecían de tiempo para efectuar las maniobras necesarias para llevar luz a la bodega No. 1 las cuales eran dispendiosas y demoradas, de lo cual se infiere, que la orden de efectuar la labor preparatoria del descargue tenía límite de tiempo, lo que determinó para los marineros que la cumplieran la imposibilidad de efectuar conexiones de luz, circunstancia que pudo ser remediada por la empresa efectuando las instalaciones de tomacorriente que con posterioridad al accidente se hicieron en la bodega No. 1, y en los pasillos de desplazamiento, que desde luego confirma la culpa de la empresa en el accidente acaecido al actor.

Por su parte, el Capitán del Barco, Héctor Fabio Mejía Ramírez adujo:

'...antes de ingresar a una bodega, todo el personal es consciente (sic) de que debe adoptar medidas específicas de seguridad como son, primero no bajar sin autorización expresa del contramaestre o el primer oficial; contar con los elementos adecuados para efectuar un trabajo seguro y eso incluye por lógica con iluminación, el buque contaba en esos momentos con todos los equipos especiales tendientes a efectuar una buena iluminación dentro de la bodega, dentro de las limitaciones de la carga y la limitación de espacios, por lo tanto se debieron tomar las precauciones antes del ingreso en un trabajo que es rutinario a bordo de los barcos...', '...son los tripulantes los que deben verificar que los sitios de acceso cumplan con las medidas necesarias de seguridad o que el, se aclara con que el buque cuenta para efectuar un trabajo seguro...'

Las aseveraciones de este testimonio en las que el Tribunal pretende fundar la ausencia de culpa de la empresa, no son exactas, como quiera que está demostrado que el actor recibió una orden directa del primer oficial de la nave para efectuar el trabajo; bajó acompañado de otro marinero y utilizó el equipo de seguridad correspondiente. Parte además de que el trabajador tenía la obligación de tomar las medidas de seguridad, lo cual no es exacto pues como se vio en el informe del Comité de Seguridad del barco, estas no le fueron impartidas al marinero durante la travesía por falta de tiempo y personal, luego no puede decirse que el accidentado fuese consciente como lo afirma el Tribunal, de las que necesariamente debía tomar en la bodega No. 1. Tampoco es admisible la conclusión del testigo aceptada por el ad-quem consistente en que son los tripulantes los que deben verificar que los sitios de acceso cumplan con las medidas de seguridad, ya que contrario a lo afirmado por dicho declarante, se trata de una obligación que la ley no le impone al trabajador sino al empleador, tal cual lo establecen el ordinal 2º del artículo 57 del Código Sustantivo del Trabajo y el artículo 348 ibidem y, de otra parte, tal aseveración no se encuentra respaldada por reglamento ni directriz alguna.

De lo anterior se desprende, que al omitir la empleadora su obligación legal incurrió en la culpa que le endilga la censura.

El cargo prospera.

Casado el fallo, procede proferir el consiguiente de instancia. No obstante, se hace necesario practicar un dictamen pericial con el fin de establecer en concreto, la cuantía de los perjuicios sufridos por el demandante.

Por consiguiente, la Sala de conformidad con lo establecido en el artículo 61 del Decreto 528 de 1964, para mejor proveer, decretará la práctica de aquella prueba, debiendo tener en cuenta la pericia que no hay lugar a los perjuicios por ausencia de prueba de su existencia, ni al denominado daño emergente, por falta de prueba igualmente respecto de la pérdida patrimonial derivada del accidente.

En firme el dictamen correspondiente, volverán los autos a la Sala para proferir el fallo de instancia.

En mérito de lo expuesto, la Corte Suprema de Justicia Sala de Casación Laboral, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la ley, CASA TOTALMENTE la sentencia proferida el 14 de noviembre de 2000 por la Sala de Descongestión Laboral del Tribunal Superior de Bogotá D.C. dentro del proceso ordinario adelantado por JUAN ANTONIO GARCIA OGLIASTRI, contra la FLOTA MERCANTE GRANCOLOMBIANA S.A.. Previo a la decisión de instancia, y para mejor proveer, decreta la práctica de un dictamen pericial con el fin de establecer en concreto el monto de los perjuicios causados al demandante. Al efecto se designa como perito actuario al auxiliar de la justicia que sigue en turno, doctora Blanca Patricia Jaime Silva, identificada con la C.C. No. 52.089.218 de Bogotá. Comuníquesele el nombramiento para los fines pertinentes.

Sin costas en el recurso extraordinario.

Cópiese, notifíquese, y cúmplase, y una vez evacuada la prueba ordenada, vuelva el expediente al despacho.

CARLOS ISAAC NADER

FRANCISCO ESCOBAR HENRIQUEZ

LUIS GONZALO TORO CORREA

ISAURA VARGAS DÍAZ

JESÚS ANTONIO PASTAS PERUGACHE

JOSE ROBERTO HERRERA VERGARA

GERMAN G. VALDES SANCHEZ

FERNANDO VASQUEZ BOTERO

S e c r e t a r i o



Disposiciones analizadas por Avance Jurídico Casa Editorial Ltda.

Normograma de la Administradora Colombiana de Pensiones - Colpensiones

ISSN 2256-1633

Última actualización: 31 de agosto de 2019

