

# DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 29 MAR 2019

Referencia: 13012011006  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Apelación

## OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto el abogado JOHN JAIRO CORREA ESCOBAR, apoderado de SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A., en contra de la decisión de primera instancia del 24 de diciembre de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Barranquilla, dentro de la investigación jurisdiccional de siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "MAGNUM POWER" de bandera de la República de las Islas Marshall, ocurrido el 12 de mayo de 2011, previos los siguientes:

## ANTECEDENTES

1. Mediante informe de fecha 11 de mayo de 2011, suscrito por el señor NESTOR WILLIAM PARRA VERA, Jefe de Estación de Control de Tráfico, el Capitán de Puerto de Barranquilla tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "MAGNUM POWER" de bandera de la República de las Islas Marshall.
2. Por lo anterior, el día 12 de mayo de 2011, el Capitán de Puerto de Barranquilla 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 realización de la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Barranquilla profirió decisión de primera instancia el 24 de diciembre de 2013, a través de la cual exonero de responsabilidad civil extracontractual a los señores MYKOLA VORONKEVYCH, en condición de Capitán de la motonave "MAGNUM POWER" y CAMILO IGNACIO BARBOSA JIMÉNEZ, en condición de Piloto Práctico a bordo de la citada nave. De igual forma no declaró responsabilidad administrativa por violación a las normas de marina mercante.
4. El día 30 de enero de 2014, el abogado JOHN JAIRO CORREA ESCOBAR, presentó recurso de reposición y en subsidio de apelación en contra de la decisión de primera instancia.

5. El día 23 de abril de 2015, el Capitán de Puerto de Barranquilla resolvió el recurso de reposición presentado por el apoderado, confirmando en todas sus partes el fallo emitido en primera instancia y concediendo recurso de apelación ante esta Dirección General, a fin de que se conociera en vía de apelación, conforme lo dispuesto en el artículo 58 del Decreto Ley 2324 de 1984.

### 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 DEL APELANTE

Del escrito de apelación presentado por el Abogado JOHN JAIRO CORREA ESCOBAR, apoderado de SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A., el Despacho se permite extraer lo siguiente:

“(…)

*La presente solicitud se fundamenta en:*

- a. *La inadecuada evaluación que habría realizado este despacho al pretender encontrar razones de fuerza mayor o caso fortuito que disculparan y exoneraran de responsabilidad al capitán de la nave y a su piloto práctico.*
- b. *Frente al examen de fuerza mayor o caso fortuito como razones que utilizó el despacho para exonerar de responsabilidad a los investigados, esa capitania no habría hecho una adecuada valoración de los errores y falencias cometidas por el capitán y el piloto práctico, que les impidieron RESISTIR los supuestos eventos de fuerza mayor.*

### LAS DEFICIENCIAS Y RESPONSABILIDADES ESTABLECIDAS SOBRE EL EQUIPO Y LAS PARTES A CARGO DE LA NAVEGACIÓN

*Las declaraciones y certificaciones que obran en el expediente, permiten individualizar las falencias y responsabilidades que se conjugaron para ocasionar la varadura del buque “MAGNUM POWER” en la maniobra realizada el día 11 de mayo de 2011.*

### RESPONSABILIDAD POR ACTIVIDADES PELIGROSAS

*Para el evento en que no exista contrato o las partes afectadas por un siniestro marítimo, bien sea encallamiento o varadura sean terceros, la responsabilidad del transportador*

*frente a los reclamantes se juzgaría bajo el prisma igualmente de la presunción de culpa por tratarse el transporte de una actividad peligrosa.*

*El fallo emitido hace un examen acertado de los principios legales que estructuran la responsabilidad cuando se trata de realización de actividades que han sido denominadas por la jurisprudencia como actividades peligrosas.*

(...)

#### Conclusión

- 1) *Las circunstancias de fuerza mayor originadas por el encallamiento del buque TILOS no eran irresistibles para el buque MAGNUM POWER, y han podido ser evitadas de no haberse presentado las falencias en la sección del lugar de fondeo y principalmente, en la ejecución adecuada de la maniobra de fondeo que impidiera el garrear de la embarcación, su desplazamiento y posterior varadura.*
- 2) *Para que la fuerza mayor pueda constituirse como causal exonerativa de responsabilidad, debe demostrarse que tal fuerza era irresistible.*
- 3) *En la ejecución de una actividad peligrosa, el buque MAGNUM POWER tenía la carga de demostrar con mayor estrictez, que no pudo superar los elementos de fuerza mayor. Sin embargo, los hechos de la investigación demuestran que de haberse ejecutado la maniobra adecuadamente y de haberse tenido actualizadas las cartas náuticas, la maniobra de fondeo hubiera resultado exitosa permitiendo resistir y enervar la fuerza mayor.*

(...)” (Cursiva fuera de texto)

#### CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Conforme a lo anteriormente descrito, este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos sustanciales y procesales que dieron mérito al Capitán de Puerto de Barranquilla para proferir decisión de primera instancia. Acto seguido, se realizará el estudio del caso en concreto, de acuerdo a las facultades dispuestas en la ley para el efecto.

En cuanto a los aspectos procesales y probatorios se refiere, este Despacho evidencia que cada una de las etapas de la investigación de primera instancia, adelantadas por el Capitán de Puerto de Barranquilla, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 35 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Para abordar los aspectos sustanciales constitutivos del presente proveído, este Fallador se pronunciará en torno a los siguientes ejes temáticos: (I) De las consideraciones sobre el recurso de apelación interpuesto, (II) De la configuración y ocurrencia del siniestro marítimo investigado, (III) De la navegación marítima como actividad peligrosa y el régimen de responsabilidad aplicable, (IV) Del análisis técnico, (V) Del estudio probatorio del caso en concreto (VI) Del análisis jurídico y la declaración de responsabilidad civil extracontractual, (VII) Del avalúo de los daños, (VIII) De la responsabilidad administrativa por violación a normas de marina mercante y, por último, (IX) De las conclusiones.

## **I. De las consideraciones sobre el recurso de apelación interpuesto**

En cuanto al recurso de apelación instaurado por el abogado JOHN JAIRO CORREA ESCOBAR, apoderado de SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A., este Despacho se permite exponer las siguientes consideraciones:

En primer lugar, y en discrepancia con lo planteado por el abogado en su escrito de apelación, el actuar del señor MYKOLA VORONKEVY en condición de Capitán de la motonave "MAGNUM POWER" fue el correcto. Tal afirmación tiene asidero, si se tiene en cuenta que inicialmente realizó una concertación con el Piloto Práctico para planificar el desarrollo de la maniobra de acceso al puerto de Barranquilla. Asimismo, no se puede estimar una confianza excesiva en el Piloto Práctico, toda vez que todas las decisiones que fueron adoptadas en el transcurso de la navegación fueron concertadas entre el Capitán y el Piloto Práctico, como se puede evidenciar en los siguientes extractos de su declaración realizada en audiencia:

*"Buscamos la situación para fondear y discutimos el procedimiento para hacerlo."*

(...)

*"Decidimos fondear a popa del granelero que estaba fondeado." (Cursiva y subraya fuera de texto)*

Por tales razones, es inadecuado afirmar que existió negligencia por parte del Capitán de la motonave que se encontraba al mando, y menos aún de una confianza excesiva por su parte hacia el Piloto Práctico cuando su declaración refleja un trabajo realizado con implicación de ambas partes.

Ahora bien, en lo que corresponde a la conducta desplegada por el Piloto Práctico, se puede indicar que en dictamen pericial rendido por el señor ALVARO DUARTE MENDEZ, se refirió a las ayudas a la navegación con las que contaba se contaban para la realización de la maniobra, así:

"(...)

*9.2 Para ingreso al puerto y a la navegación por el canal remontando la corriente del río Magdalena, a bordo de la nave se contaba con la carta náutica del almirantazgo británico correspondiente al puerto de Barranquilla; por su parte, para navegar dentro del río, el Piloto Práctico contaba con los planos levantados por la Universidad del Norte para CORMAGDALENA N° 498 del 16-03-2011 y N° 499 del 17-03-2011, por haber sido publicados casi dos meses (57 días) antes, la compañía de pilotos había conseguido nuevos planos batimétricos: el N°40 del 23-04-2011 que cubría desde el MUZ hasta la boya N°5 y el N°37 del 01-05-2011 que cubría el área marítima, cartas que llevaba consigo el Piloto." (Cursiva fuera de texto)*

En cuanto a la maniobra de fondeo en la cual posteriormente encalló la nave, una vez la Estación de Control de Tráfico Marítimo comunicó que estaba presentando inconvenientes, el Perito indicó en su dictamen que:

"(...)

*9.9 La decisión del fondeo era la más adecuada, ya que, de haber intentado continuar remontando las aguas del río Magdalena para llegar hasta cerca del muelle N° 6, sin contar con apoyo de remolcadores y sin espacio para maniobrar para fondeo en ese sector, hubiera sido una imprudente maniobra de alto riesgo de la que hubiera resultado el bloqueo del canal; por su parte, el haber intentado virar el buque para devolverse aguas abajo para volver al mar incluso de haber contado en aquel momento con el apoyo de remolcadores, la situación hubiera sido más problemática." (Cursiva fuera de texto)*

Teniendo como fundamento lo indicado en el dictamen pericial, se observa que la decisión de realizar la maniobra de fondeo fue la acertada, en consideración de las condiciones que rodeaban tal operación.

De tal forma, estima el Despacho que en contraposición a lo manifestado por el apelante el siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "MAGNUM POWER" fue ocasionado por uno de las causales eximentes de responsabilidad civil como lo es la fuerza mayor o caso fortuito. Al respecto, la Ley 95 de 1890<sup>1</sup>, en su artículo 90 señala que:

*"Se llama fuerza mayor o caso fortuito, el imprevisto á 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)*

Sobre el anterior aspecto, la jurisprudencia<sup>2</sup> desarrollada por la Corte Suprema de Justicia ha indicado que son requisitos ineludibles para configurar un caso fortuito o fuerza mayor, los siguientes:

*"(...) Los dos presupuestos -ex lege- que estereotipan, como unidad conceptual y como sinonimia legal, al caso fortuito o fuerza mayor, son la imprevisibilidad y la irresistibilidad del acontecimiento (...)*

*Respecto de la primera de esas exigencias, consideró que "[l] (sic) a imprevisibilidad, rectamente entendida, no puede ser desentrañada -en lo que atañe a su concepto, perfiles y alcance- con arreglo a su significado meramente semántico, según el cual, imprevisible es aquello 'Que no se puede prever', y prever, a su turno, es 'Ver con anticipación' (Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española), por manera que aplicando este criterio sería menester afirmar que es imprevisible, ciertamente, el acontecimiento que no sea viable contemplar de antemano, o sea previamente a su gestación material (contemplación ex ante)... Si se aplicase literalmente la dicción en referencia, se podría llegar a extremos irritantes, a fuer (sic) que injurídicos, habida cuenta de que una interpretación tan restrictiva haría nugatoria la posibilidad real de que un deudor, según el caso, se liberara de responsabilidad en virtud del surgimiento de una causa a él extraña, particularmente de un caso fortuito o fuerza mayor (...)" (Cursivas fuera de texto).*

<sup>1</sup> "Sobre reformas civiles"

<sup>2</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Magistrado Ponente Arturo Solarte Rodríguez, 27 de febrero de 2009.

Respecto al criterio de irresistibilidad, la mencionada sentencia expresó lo siguiente:

*“(…) Aquel estado predicable del sujeto respectivo que entraña la imposibilidad objetiva de evitar ciertos efectos o consecuencias derivados de la materialización de hechos exógenos -y por ello a él ajenos, así como extraños en el plano jurídico- que le impiden efectuar determinada actuación, lato sensu. En tal virtud, este presupuesto legal se encontrará configurado cuando, de cara al suceso pertinente no pueda o pudo evitar, ni eludir sus efectos (...)*” (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<sup>3</sup>.

Así las cosas, el Despacho puede colegir que como primera medida, la situación se tornó completamente imprevisible, debido a que era imposible que el Capitán y el Piloto Práctico de la motonave “MAGNUM POWER”, pudieran contemplar que la motonave “TILOS” encallara en proximidades del muelle N° 6 de la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla, muelle en el que realizaría maniobra de atraque la motonave “MAGNUM POWER”, y en consecuencia dicho encallamiento afectó la maniobra de tránsito de la motonave en referencia, generando a su vez la realización de distintas maniobras con el objeto de esperar que la motonave “TILOS” desocupara el muelle N° 6.

De otra parte, resulta claro que la situación fue irresistible, toda vez que, al ocasionarse el encallamiento de la motonave “TILOS”, el Capitán y el Piloto Práctico tuvieron que pensar en alternativas que les permitieran sortear la emergencia. Es por ello, que consideraron el fondeo de la nave “MAGNUM POWER”, teniendo en cuenta que el sitio seleccionado correspondía a que en la carta náutica utilizada era parte del área de fondeo N° 1.

Asimismo, el área de fondeo utilizada se encontraba la motonave “MARINA K” y la boya N° 7, por lo que se estimó el uso de dos grilletes de las dos anclas y debido a la proximidad de la boya se consideró el uso de un ancla más.

Por tanto, considera el Despacho que el siniestro marítimo de encallamiento de la motonave “MAGNUM POWER”, se produjo como consecuencia del encallamiento de la motonave “TILOS”, que con lo sucedido desencadenó una serie de acontecimientos, tales como el cambio de planes para el Capitán y el Piloto Práctico que se encontraban a bordo de la nave “MAGNUM POWER”, los cuales tuvieron que hacer uso de alternativas rápidas con las que contaban para salvaguardar la seguridad integral de la nave.

Así las cosas, una vez analizados los hechos acaecidos y los elementos constitutivos de la fuerza mayor o caso fortuito determinados por la jurisprudencia en la materia, es posible colegir que en efecto actuó la causal exonerativa de responsabilidad civil de fuerza mayor o

<sup>3</sup> Código Civil Anotado, editorial LEYER – Decimoprimer edición, página 50-51.

caso fortuito y en consecuencia, no se accederá a la pretensión incoada por el apoderado de SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A.

## II. De la configuración y ocurrencia del siniestro marítimo investigado

El artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, establece que se consideran accidentes o siniestros marítimos:

*“Los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internacionales, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional. Para los efectos del presente Decreto son accidentes o siniestros marítimos, sin que se limite a ellos, los siguientes:*

*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 naves o artefactos navales a instalaciones portuarias. (...)”*

*(Cursiva fuera de texto).*

De otro lado, en jurisprudencia emitida por la Dirección General Marítima mediante fallo proferido en segunda instancia, dentro de la investigación jurisdiccional por siniestro marítimo de la motonave “PITAL”, de fecha 30 de agosto de 2016, se indicó como concepto de “encallamiento”, el siguiente:

*“Se precisa que, una nave se encuentra encallada cuando su casco topa con el fondo (arena, rocas, o piedras), quedando inmovilizada, sin poder salir por sus propios medios, lo que generalmente ocasiona la pérdida de gobierno de la nave debido a que no se puede maniobrar.” (Cursiva fuera de texto).*

En consecuencia, de conformidad con lo establecido en la normatividad, el concepto de encallamiento desarrollado por esta corporación en su jurisprudencia y la situación fáctica, se puede colegir que en efecto el siniestro marítimo acaecido es el encallamiento de la motonave “MAGNUM POWER” de bandera de Islas Marshall, el día 12 de mayo de 2011.

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

En este punto, es pertinente recordar que el artículo 2356 del Código Civil contempla la presunción de responsabilidad en contra de quien despliega ciertas actividades peligrosas que por su naturaleza generan peligro, presunción de la cual no escapa quien la ejerce, tratando de demostrar diligencia y cuidado en el desempeño que le incumbe, ya que, como por sabido se tiene, se le exige, con miras a exonerarse, que demuestre una causa extraña que

rompa el nexo causal<sup>4</sup>.

Acorde a la anterior jurisprudencia, la orientación actualmente predominante, por regla general que en los eventos dañosos generados por las *actividades peligrosas*, se aplica un régimen objetivo debido al factor riesgo que se exponen quienes despliegan este tipo de actividades.

A su vez, la Corte Suprema de Justicia ha señalado lo siguiente:

*“La culpa no es elemento necesario para estructurar la responsabilidad por actividades peligrosas ni para su exoneración; no es menester su demostración, ni tampoco se presume; el damnificado tiene la carga probatoria exclusivamente de la actividad peligrosa, el daño y la relación de causalidad; y, el autor de la lesión, la del elemento extraño, o sea, la fuerza mayor o caso fortuito, la participación de un tercero o de la víctima que al actuar como causa única o exclusiva del quebranto (...)”* (Cursiva fuera de texto)

De lo expuesto anteriormente se desprende que sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, recae la presunción de responsabilidad por ser quien ha ejecutado la acción y ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual solo le es posible exonerarse por la intervención de los siguientes eventos:

- Caso fortuito o fuerza mayor.
- El hecho de un tercero.
- Culpa de la víctima.

#### IV. Del análisis técnico

En la investigación adelantada por la Capitanía de Puerto de Barranquilla, se nombró como Perito al señor ÁLVARO DUARTE MÉNDEZ, con el objeto de que conceptuara sobre las circunstancias que rodearon el siniestro marítimo de encallamiento. De tal forma, el Despacho se permite citar lo siguiente:

“(…)”

#### 9.0 CONCLUSIONES

9.1 El ingreso de la M/N “MAGNUM POWER” al puerto de Barranquilla, fue objeto de los procedimientos establecidos y aceptados para la recepción de tal tipo de embarcaciones.

9.2 Para el ingreso al puerto y a la navegación por el canal remontando la corriente del río Magdalena, a bordo de la nave se contaba con la carta náutica del almirantazgo británico correspondiente al puerto de Barranquilla; por su parte, para navegar dentro del río, el piloto práctico contaba con los planos levantados por la Universidad del Norte para

<sup>4</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005. M.P. Pedro Octavio Munar Cadena.

<sup>5</sup> Sentencia de 24 de agosto de 2009, rad. 2001-01054-01, reiterada en Sentencia SC2107-2018.



CORMAGDALENA N°489 del 16-03-2011 y N°499 del 1 del 17-03-2011, por haber sido publicados casi dos meses (57 días) antes, la compañía de pilotos había conseguido unos nuevos planos batimétricos: el N°40 del 23-04-2011 que cubría desde el MUZ hasta la boya N°5 y el N°37 del 37 del 01-05-2011 que cubría el área marítima, cartas que llevaba consigo el piloto.

9.3 Aunque se manifestó por parte del Capitán, que durante la navegación de ingreso al puerto y a lo largo del recorrido por el canal, la información instrumental del equipo GPS, ECDIS, ecosonda y demás, se registró en el equipos registrador de viaje (VDR) y cuyo aporte al expediente se hizo formalmente dentro del proceso, finalmente esta no fue aportada, impidiendo la cabal e idónea reconstrucción de los hechos acaecidos con ocasión de la maniobra de recalada en la que se produjo el encallamiento de la M/N "MAGNUM POWER".

9.4 Se evidenció desinformación por parte del operador del CCTM respecto de la presencia de la M/N "TILOS" en el muelle N°6 de la SPRB y que, le fue notificada por el Piloto Práctico al momento de reportar su embarque a bordo de la M/N "MAGNUM POWER".

9.5 El impredecible e inesperado encallamiento de la M/N "TILOS", se constituyó en el factor desencadenante de los acontecimientos que afectaron la maniobra de la M/N "MAGNUM POWER".

9.6 A pesar de unas condiciones meteorológicas que se consideraron como normales, así como la naturaleza y condiciones náuticas en que se realizó de la maniobra de ingreso al canal de acceso al puerto de Barranquilla pueden también definirse como normales, pero el haber tenido que reducir la velocidad del buque "MAGNUM POWER", mientras era conducido en navegación a lo largo del trayecto del río Magdalena, cuyas aguas registraban para la fecha esa alta velocidad de corriente que, con la escasa profundidad determinada por su calado y hundimiento dinámico, fue el factor determinante para la reducción de su gobernabilidad horizontal antes de la maniobra de fondeo.

9.7 Durante la totalidad del tiempo en que el Capitán de la nave y el Piloto Práctico interactúan desde el momento del embarque de este último, hasta el momento en que este la abandonó, no se registró ninguna discrepancia, ni objeción respecto del proceder, en general, del piloto práctico durante el ingreso al canal, el tránsito por el mismo y la maniobra de fondeo realizada.

9.8 A pesar de las circunstancias presentadas que obligaron a acudir al fondeo de emergencia de la nave, contando en todo momento con la asesoría del Piloto Práctico, el Capitán llevó conjuntamente el análisis de la situación, evaluando las condiciones náuticas del momento y adoptando las medidas que le llevaron a decidir la realización del fondeo, de la forma en que este se llevó a cabo.

9.9 La decisión del fondeo era la más adecuada, ya que, de haber intentado continuar remontando las aguas del río Magdalena para llegar hasta cerca del muelle N° 6, sin contar con el apoyo de remolcadores y sin espacio para maniobrar para fondeo en ese sector, hubiera sido una imprudente maniobra, de alto riesgo de la que hubiera resultado el bloqueo del canal; por su parte, el haber intentado virar el buque para devolverse aguas

*abajo para volver al mar, incluso de haber contado en aquel momento con el apoyo de remolcadores, la situación hubiera sido mucho más problemática.*

9.10 *En consecuencia, el no haber considerado la maniobra de virar estando en el canal, para volver con el buque hacia aguas abajo y abandona las aguas del río Magdalena, con la fuerza de la corriente predominante en aquel momento de 4,5 nudos, puede considerarse un acertado juicio de valor, gracias al cual no se expuso la nave a una situación excesivamente riesgosa.*

9.11 *El criterio empleado por el Capitán para haber adoptado la decisión de fondear en el sitio seleccionado, correspondería a que aquel era un sitio contemplado en la carta como parte del área de fondeo N° 1.*

(...)” (Cursiva fuera de texto)

## V. Del estudio probatorio del caso en concreto

Teniendo claridad sobre los anteriores aspectos, el Despacho procederá a realizar el estudio de las diferentes pruebas allegadas a la presente investigación, con el objeto de llegar a una posterior conclusión respecto de las responsabilidades que haya lugar.

Inicialmente, en lo que corresponde a los hechos, se podría sintetizar el día 11 de mayo de 2011, la motonave al mando de su Capitán, el señor MYKOLA VORONKEVY se disponía a realizar maniobra de ingreso al canal de navegación con el objeto de atracar en la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla. Por lo tanto, para la maniobra antes mencionada se hizo necesario el apoyo el Piloto Práctico CAMILO BARBOSA, el cual abordó la motonave en referencia a las 5:00 horas. Al iniciar el ingreso, cerca de la boya No. 5, la Estación de Control de Tráfico Marítimo vía radio VHF, indicó que la motonave “TILOS” se encontraba encallada en proximidades del muelle No. 6 y que por lo tanto debía esperar, recomendando proceder a fondear la nave.

Tal recomendación fue acatada por parte del Práctico de la nave, y se tomó la determinación de soltar el ancla de estribor con dos grilletes en el agua, y de seguido, el ancla de babor con dos grilletes en el agua y el buque se detuvo. Posteriormente, el buque comenzó a caer a babor y a estribor por las fuertes corrientes, por lo cual el Práctico ordenó máquina principal toda atrás, y estando la máquina toda atrás el buque tocó fondo por proa, ocasionándose el siniestro marítimo de encallamiento.

Una vez realizada la síntesis fáctica de lo ocurrido en el siniestro marítimo investigado, se debe analizar lo concerniente a la planeación de la maniobra de ingreso al canal de acceso del puerto de Barranquilla. Por tal razón, se procederá a citar la declaración del señor MYKOLA VORONKEVYCH, que en su condición de Capitán de la motonave “MAGNUM POWER”, manifestó:

*“Intercambiamos la información normal y me pareció que no había nada extraordinario en este río.”* (Cursiva fuera de texto)

A su vez, el Piloto Práctico CAMILO BARBOSA, en declaración manifestó:

*"(...) le mostré como se iba a hacer la maniobra y él estuvo de acuerdo con la maniobra programada (...)"*

(...)

*Inicialmente el capitán me informó de los calados de arribo, información que retransmití a C.T.M. después el Capitán me mostró las particularidades del buque (ship particular) en esta se encuentra datos como la eslora, manga, las diferentes revoluciones de la máquina y la velocidad que puede desarrollar con estas como también otra información como la bandera del buque, su puerto de matrícula No. IMO, el Capitán también me informó el Squat del buque que era de más o menos 60 cm para una velocidad no mayor de 08 nudos, también me dijo que si el buque alcanzaba más de 10 nudos dentro de aguas someras el Squat podía ser más de un metro." (Cursiva fuera de texto)*

Teniendo en cuenta lo manifestado por parte de los llamados a realizar la maniobra con la motonave "MAGNUM POWER", es decir, el Capitán y el Piloto Práctico, se puede colegir que la maniobra fue planeada y concertada por parte de los dos, sin ninguna discrepancia entre ellos.

De igual forma es necesario indicar en cuanto a las condiciones de las máquinas de propulsión, gobierno, y equipos de navegación en general de la motonave "MAGNUM POWER" se encontraban en óptimo estado de funcionamiento, las cuales fueron probadas antes de realizar la maniobra de ingreso y del cual no se presentaron reparos en cuanto a su desempeño.

Asimismo, en cuanto a la operatividad de equipos de navegación de la motonave en comento, el Práctico indicó lo siguiente:

*"Si, yo verifiqué las ayudas a la navegación del buque que se encontraba a mi alcance como era el radar, el GPS, la ecosonda dentro de los parámetros que yo puedo medir como son las distancias a tierra o la velocidad del buque, o la profundidad basándome en mi experiencia." (Cursiva fuera de texto)*

Ahora bien, una vez decantado lo correspondiente a la operatividad de las ayudas de la navegación de la motonave "MAGNUM POWER", es menester acotar que en cuanto a las ayudas a la navegación como cartas náuticas y planos batimétricos con los que contaba el Práctico y el Capitán para el desarrollo de la maniobra, se empleó el uso de los planos levantados por la Universidad del Norte y CORMAGDALENA N° 498 de fecha 16 de marzo de 2011, el N° 499 del 17 de marzo de 2011; así como el plano elaborado por la Sociedad Portuaria Río Grande N° 40 de fecha mayo 7 de 2011.

De otra parte, en cuanto a las condiciones particulares del Río Magdalena y el Puerto de Barranquilla en general, el Perito ALVARO DUARTE, en su dictamen indicó lo siguiente:

(...)

5.11 El río Magdalena arrastra importantes volúmenes de materiales sólidos resultantes de la erosión de su cuenca aguas arriba. Al sedimentarse, estos materiales dan lugar a la formación de geoformas que afectan el comportamiento de su cauce, modificando las profundidades de su cauce principal y de los secundarios, afectando particularmente su aprovechamiento como vía navegable en su cuenca baja. En general, la velocidad de descarga del río en Bocas de Ceniza suele ser del orden de los cuatro (4) nudos, las variaciones de los regímenes pluviosos en las cuencas alta y media, como lo fue en exceso de lluvias registrado durante el periodo 2010 a 2011, debido al incremento de su caudal, la velocidad de descarga llegó a superar los seis (6) nudos."

(...)

5.14 Este fenómeno consiste en la precipitación por gravedad, directamente hacia el fondo, del material particulado de tipo sedimentario transportado por el agua del río. El material así precipitado, se deposita sobre el lecho del río dando lugar a la formación de bancos, en forma de "dunas", de material sedimentario.

5.15 Producido natural y continuamente en este tramo de la desembocadura, este fenómeno se extiende principalmente a lo largo de un trayecto de aproximadamente 3 a 4 kilómetros en sentido "aguas arriba" del río, medidos a partir de su desembocadura en el sector de Bocas de Ceniza. La formación de estos bancos de material sedimentario, da lugar a la disminución de la profundidad de agua.

(...)" (Cursiva fuera de texto)

Es posible evidenciar de esta manera que el río Magdalena ostenta unas características particulares debido a que arrastra materiales sólidos que al sedimentarse, modifican a su vez las profundidades y afectan a su vez la velocidad del caudal. Por tal razón, se constituye como un aspecto sobre el cual los navegantes deben de tener especial cuidado en el momento de realizar la navegación.

En cuanto a las condiciones meteomarinas el día de los hechos, el Piloto Práctico aseveró en su declaración lo siguiente:

"Durante el ingreso al puerto y el recorrido por el canal la velocidad del viento no era mayor a 20 nudos, la ola tenía una altura en bocas de ceniza de unos 80 cm y a medida que fuimos subiendo por el río su altura era de unos 30 cm. lo que podemos considerar que el tiempo era bueno." (Cursiva fuera de texto)

A su vez, el Capitán de la motonave "MAGNUM POWER", indicó que:

"El viento era del nor (sic) este con fuerza 4 en la escala de beaufort y las olas eran ligeras, 3 en la escala de beaufort." (Cursiva fuera de texto)

Como es posible apreciar de las declaraciones citadas, las condiciones meteomarinas para el día de los hechos en el cual la motonave "MAGNUM POWER" realizó tránsito en el puerto de Barranquilla, estaban dentro del margen de normalidad.

En ese mismo orden de ideas, es oportuno analizar los hechos que rodearon el encallamiento de la motonave “MAGNUM POWER”, debido a que una vez la Estación de Control de Tráfico Marítimo autorizó su ingreso por Bocas de Ceniza, y de manera simultánea la motonave “TILOS” se encontraba realizando maniobra de desatraque de la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla, por lo que se preveía el cruce de ambas en el sector denominado “LAS FLORES”.

No obstante, en la aproximación de la motonave “MAGNUM POWER” cerca de las boyas N° 3 y N° 5, la Estación de Control de Tráfico Marítimo vía radio VHF se comunicó con el Piloto Práctico CAMILO BARBOSA, indicándole que en el zarpe de la motonave “TILOS” se había producido el encallamiento de la misma en una zona muy cercana al muelle N° 6, sobre el cual realizaría atraque la motonave “MAGNUM POWER” y que en consecuencia, no podía continuar navegando hacia donde se tenía presupuestado atracar.

Por las anteriores razones, la Estación de Control de Tráfico Marítimo recomendó proceder a fondear la nave, recomendación que fue acogida por parte del Piloto Práctico. Al respecto de la maniobra de fondeo, en su declaración señaló:

*“(…) después de hacer un análisis con el capitán del buque de las profundidades y de los buques que se encontraban fondeados en esa zona (zona No. 1 de fondeo) se decidió que la mejor opción con la información que teníamos a bordo era fondear antes del primer buque que estaba fondeado ya que era la zona de mayor profundidad y en caso que algo anormal sucediera no íbamos a afectar a ninguna otra embarcación como no podíamos determinar la cantidad de tiempo que el buque iba a estar fondeado procedimos a hacer la maniobra con las máximas medidas de seguridad ya que en ese momento ya teníamos conocimiento de que el buque que iba a zarpar se encontraba encallado y en este puerto nunca se puede determinar la cantidad de tiempo que puede pasar en esta situación, dentro de los parámetros que se analizaron con el grupo de puente que el buque con despacio avante hacia una velocidad de 1.5 nudos hacia adelante y con la velocidad mínima no se podía controlar la proa del buque debido a la velocidad teniendo en base esto y siguiendo la recomendación de C.T.M. le expliqué al capitán la maniobra que íbamos a realizar o sea fondear con las dos anclas y él estuvo de acuerdo conmigo. (...)”* (Cursiva fuera de texto)

Seguidamente, en cuanto al despliegue de la maniobra, indicó:

*“(…) la primera ancla, el ancla de estribor se tiró a las 7:00 con dos grilletes, la segunda a las 07:04 horas y después se dejaron ir las dos anclas hasta 03 grilletes quedando completamente fondeados a las 07:09 en esa zona No. 01 usualmente los buques después que quedan fondeados la proa va de babor a estribor casi todo el tiempo esto fue lo que sucedió (...)”* (Cursiva fuera de texto)

Sobre el momento en el cual se produjo el encallamiento de la motonave “MAGNUM POWER”, asintió:

*“(…) el buque comenzó a caer de un costado a otro pero regresaba normalmente, el personal que hizo la maniobra en la proa se dejó stand by ahí mismo al igual que todo el grupo de puente, a las 07:25 cuando el buque regresaba del costado de estribor hacia babor aumentó rápidamente su velocidad de caída hacia el costado de babor con el resultado*

*inmediato de que movió el ancla de estribor y el buque se fue hacia la orilla, le dije al capitán que pusiéramos la máquina atrás para tratar de que la proa callera al costado de estribor como es usual en este tipo de buques como no obtuvimos ningún tipo de resultamos dejamos la máquinas paradas en espera de la asistencia de un remolcador ya que todos los remolcadores surtos en el puerto se encontraban asistiendo a la motonave TILOS." (Cursiva fuera de texto)*

Las citadas declaraciones permiten inferir que la recomendación realizada por parte de la Estación de Control de Tráfico Marítimo de fondear la motonave "MAGNUM POWER" fue acatada por parte del Piloto Práctico. Asimismo, que la decisión fue acordada y analizada con el Capitán de la nave, concretando el fondeo en la zona N° 1, mediante la liberación de anclas para que el buque quedara asegurado la lecho marino.

Sin embargo, una vez desarrolladas las acciones descritas, la nave comenzó a caer de un costado a otro por acción de la fuerte corriente del río Magdalena, y en uno de los movimientos a babor se generó tan rápido que el Capitán y el Práctico se percataron que la nave estaba garreando las anclas. Por lo cual, el Práctico determinó poner la máquina principal atrás, y en ese momento se produjo el toque de fondo por proa contra la orilla oriental del río.

Partiendo de los anteriores hechos en los cuales se produjo el siniestro, el Piloto Práctico CAMILO BARBOSA en su declaración rendida en audiencia, se refirió a las causas por las cuales se generó el encallamiento, señalando lo siguiente:

*"Con base en mi experiencia yo creo que condiciones del río no son estáticas y el río es dinámico ya que todos los días cambia su profundidad la corriente, el viento y no es constante, yo creo que el buque encalló debido a una fuerte corriente que apareció súbitamente. Mi apreciación se basa en que cuando llueve en Calamar, por ejemplo, en las horas de la noche esa agua que cae en Calamar viaja a través del río y esto hace que súbitamente aumente la corriente y después vuelve a quedar con la misma velocidad que tenía antes de que pasaran estos bloques de agua." (Cursiva fuera de texto)*

En ese orden de ideas, se referenciará lo contemplado en el informe pericial rendido por el señor ALVARO DUARTE MÉNDEZ, el cual llegó a las siguientes conclusiones sobre el caso:

#### "9.0 CONCLUSIONES

(...)

9.4 Se evidenció desinformación por parte del operador del CCTM respecto de la presencia de la M/N "TILOS" en el muelle N°6 de la SPRB y que, le fue notificada por el Piloto Práctico al momento de reportar su embarque a bordo de la M/N "MAGNUM POWER".

9.5 El impredecible e inesperado encallamiento de la M/N "TILOS", se constituyó en el factor desencadenante de los acontecimientos que afectaron la maniobra de la M/N "MAGNUM POWER".

9.6 A pesar de unas condiciones meteorológicas que se consideraron como normales, así como la naturaleza y condiciones náuticas en que se realizó de la maniobra de ingreso al canal de acceso al puerto de Barranquilla pueden también definirse como normales, pero el haber tenido que reducir la velocidad del buque “MAGNUM POWER”, mientras era conducido en navegación a lo largo del trayecto del río Magdalena, cuyas aguas registraban para la fecha esa alta velocidad de corriente que, con la escasa profundidad determinada por su calado y hundimiento dinámico, fue el factor determinante para la reducción de su gobernabilidad horizontal antes de la maniobra de fondeo.

9.7 Durante la totalidad del tiempo en que el Capitán de la nave y el Piloto Práctico interactúan desde el momento del embarque de este último, hasta el momento en que este lo abandonó, no se registró ninguna discrepancia, ni objeción respecto del proceder, en general, del piloto práctico durante el ingreso al canal, el tránsito por el mismo y la maniobra de fondeo realizada.

9.8 A pesar de las circunstancias presentadas que obligaron a acudir al fondeo de emergencia de la nave, contando en todo momento con la asesoría del Piloto Práctico, el Capitán llevó conjuntamente el análisis de la situación, evaluando las condiciones náuticas del momento y adoptando las medidas que le llevaron a decidir la realización del fondeo, de la forma en que este se llevó a cabo.

9.9 La decisión del fondeo era la más adecuada, ya que, de haber intentado continuar remontando las aguas del río Magdalena para llegar hasta cerca del muelle N° 6, sin contar con el apoyo de remolcadores y sin espacio para maniobrar para fondeo en ese sector, hubiera sido una imprudente maniobra, de alto riesgo de la que hubiera resultado el bloqueo del canal; por su parte, el haber intentado virar el buque para devolverse aguas abajo para volver al mar, incluso de haber contado en aquel momento con el apoyo de remolcadores, la situación hubiera sido mucho más problemática.

9.10 En consecuencia, el no haber considerado la maniobra de virar estando en el canal, para volver con el buque hacia aguas abajo y abandonar las aguas del río Magdalena, con la fuerza de la corriente predominante en aquel momento de 4,5 nudos, puede considerarse un acertado juicio de valor, gracias al cual no se expuso la nave a una situación excesivamente riesgosa.

9.11 El criterio empleado por el Capitán para haber adoptado la decisión de fondear en el sitio seleccionado, correspondería a que aquel era un sitio contemplado en la carta como parte del área de fondeo N° 1.

(...)

9.14 El hecho de no poder continuar remontando la corriente el río se constituyó en la situación imprevista que dio inicio a la cadena de acontecimientos que dieron lugar al encallamiento del buque (...)” (Cursiva fuera de texto)

En consideración a la totalidad de las pruebas recolectadas en la presente investigación puede ultimar el Despacho al respecto del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave “MAGNUM POWER”, que el presente tuvo como causa principal el

encallamiento inesperado de la motonave "TILOS" en proximidades del muelle N° 6, en el cual atracaría la motonave "MAGNUM POWER". De modo que el encallamiento inicial de la nave "TILOS", generó una serie de acontecimientos que derivaron finalmente en el encallamiento que nos ocupa.

## VI. Del análisis jurídico y la declaración de responsabilidad civil extracontractual

Respecto al concepto de capitán, el artículo 1495 del Código de Comercio Colombiano establece que *"El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave"*. En el ejercicio de sus funciones, tanto la tripulación como los pasajeros, deben ajustarse a su autoridad, guardando -para ello- respeto y obediencia especialmente en aspectos relacionados con el servicio de la nave y la seguridad, tanto de las personas como de la carga objeto del transporte.

Entre las funciones establecidas en el artículo 1502 del Código de Comercio, se encuentran las siguientes:

*"(...)*

*1) Cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va a emprender;*

*(...)*

*4) Usar los servicios de prácticos cuando la ley, la costumbre, el reglamento o el buen sentido lo reclame;*

*(...)*

*8) Emplear todos los medios a su alcance para salvar la nave, cuando en el curso del viaje ocurran eventos que la pongan en peligro, aún mediante el sacrificio total o parcial de la carga o el daño parcial de la nave, si, previo concepto de la junta de oficiales, fuere necesario; pero no podrá contratar el salvamento sin autorización expresa del armador;*

*(...)* (Cursiva, subraya y negrilla fuera de texto)

De igual forma el Decreto 1597 de 1988<sup>6</sup> compilado actualmente en el Decreto 1070 de 2015<sup>7</sup> en su artículo 40 dispone lo siguiente:

*"ARTICULO 40. Son funciones y obligaciones del Capitán:*

*1. Dirigir la navegación de la nave.*

*2. Dirigir personalmente toda maniobra del buque al entrar o salir de puerto, durante el paso por canales estrechos o áreas peligrosas y en general en cualquier otra maniobra en*

<sup>6</sup> "Por el cual se reglamenta la Ley 35 de 1981 y parcialmente el Decreto Ley 2324 de 1984."

<sup>7</sup> "Por el cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa."



*que sea necesario o aconsejable para garantizar la seguridad de la nave, teniendo en cuenta el estado de tiempo y del mar, o las condiciones locales que puedan afectar la navegación.*

3. *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."*

(...)

*ARTICULO 42. Mientras se encuentre en desempeño de su cargo, debe considerarse en servicio permanente, sin limitación alguna."* (Cursiva fuera de texto)

De otra parte, la función principal que desempeña un Piloto Práctico, de acuerdo con la Ley y la definición del practicaje, establecido como servicio público, de conformidad con el artículo 124 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Al respecto, la Ley 658 de 2001<sup>8</sup> 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 y subraya fuera de texto)

Asimismo en la norma ibídem, establece lo siguiente con respecto a la definición de Piloto Práctico:

*"Piloto práctico. Es la persona experta en el conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas de la jurisdicción de una capitania de puerto marítima o fluvial específica, de la reglamentación internacional para prevenir abordajes, de las ayudas a la navegación circundantes y capacitada para atender las consultas de los capitanes de los buques, atender el entrenamiento de los aspirantes a piloto práctico y de los pilotos prácticos por cambio de categoría y/o de jurisdicción, el cual debe estar acreditado con la licencia que expide la Autoridad Marítima Nacional, en la categoría correspondiente."* (Cursiva fuera de texto)

En cuanto a las obligaciones del Piloto Práctico, la norma en su artículo 15, dispone las siguientes:

(...)

3. *Cumplir la presente ley, la legislación marítima vigente y las normas técnicas inherente a su actividad.*

<sup>8</sup> "Por la cual se regula la actividad marítima y fluvial de practicaje como servicio público en las áreas Marítimas y Fluviales de jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional."

4. *Informar al Capitán de la nave los posibles riesgos que puedan presentarse durante la maniobra.*

5. *Acatar las disposiciones de la Autoridad Marítima Nacional, así como las instrucciones y/o recomendaciones del Capitán de Puerto o de su representante en lo referente a la actividad marítima de practica.*

(...)” (Cursiva fuera de texto)

Por su parte, el Decreto 1466 de 2004<sup>9</sup>, actualmente compilado en el Decreto 1070 de 2015<sup>10</sup>, establece lo siguiente:

*“Artículo 2.4.1.2.1.1. Definiciones. Para efectos del presente Capítulo, se establecen las siguientes definiciones:*

(...)

11. *Servicio de practica. Es el conjunto de actividades de asesoría al Capitán de un buque, debidas al experto conocimiento de las particularidades locales y cualquier clase de maniobra con embarcaciones, en las aguas restringidas de un puerto o área marítima y fluvial de practica, con el fin de asegurar unos niveles óptimos en la gestión de los riesgos involucrados de la navegación restringida incluyendo la necesidad de un juicio independiente de las presiones comerciales inherentes al transporte marítimo y así asegurar la protección de vidas, bienes y medio ambiente. Está constituido por el Piloto Práctico, la lancha de Práctico, la estación de Pilotos y el servicio de amarre.”* (Cursivas fuera de texto)

Conforme a lo establecido en la normatividad, es posible observar que tanto el señor MYKOLA VORONKEYCH, en condición de Capitán de la motonave “MAGNUM POWER” como el señor CAMILO IGNACIO BARBOSA JIMÉNEZ, en condición de Piloto Práctico, actuaron con apego a las obligaciones y funciones establecidas por las disposiciones normativas que regulan sus actividades.

No obstante, como se ha señalado con anterioridad, el encallamiento de la motonave “TILOS” generó consecuencias graves para la maniobra que desplegaría el Capitán y el Piloto Práctico de la motonave “MAGNUM POWER”. Por tal razón, considera el Despacho que en el presente caso, actuó uno de los eximentes de responsabilidad civil como lo es la fuerza mayor o caso fortuito, que en correspondencia con lo desarrollado por la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia en la materia, se compone de la concurrencia de los factores de imprevisibilidad e irresistibilidad, los cuales se configuraron en el caso investigado como fue analizado en acápite anteriores.

Por consiguiente, considera el Despacho que en los hechos acaecidos el día 12 de mayo de 2011, se encuentra debidamente fundamentado la configuración de la causal exonerativa de

---

<sup>9</sup> “Por el cual se reglamenta la Ley 658 del 14 de junio de 2001”

<sup>10</sup> “Por el cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa”

responsabilidad civil de fuerza mayor o caso fortuito. Razón por la cual, se procederá a confirmar lo dispuesto por el *a quo*, determinando la exoneración de responsabilidad civil extracontractual del señor MYKOLA VORONKEYCH, en condición de Capitán de la motonave "MAGNUM POWER" y CAMILO IGNACIO BARBOSA JIMÉNEZ, en condición de Piloto Práctico, en la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave en referencia.

#### VII. Del avalúo de los daños

En relación con el avalúo de los daños, se puede evidenciar que el fallador de primera instancia se abstuvo de pronunciarse al respecto, toda vez que, no se cuenta con suficientes elementos materiales probatorios que permitan tasar los daños generados por el siniestro marítimo de encallamiento, hecho que en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, debe contemplarse en la decisión.

#### VIII. De la responsabilidad administrativa por violación a las normas de marina mercante

Finalmente, al realizar análisis sobre la posible violación a las normas de marina mercante se verificó que no hubo infracción alguna por parte de los sujetos involucrados en lo sucedido, razón por la cual no procede la imposición de una sanción y el Despacho confirmara lo dispuesto por el fallador de primera instancia.

#### IX. De las conclusiones

De conformidad con todo lo desarrollado, le es posible concluir al despacho lo siguiente:

- El siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "MAGNUM POWER", ocurrió por fuerza mayor o caso fortuito, lo que deriva la exoneración de responsabilidad por parte de los señores MYKOLA VORONKEYCH como Capitán de la motonave "MAGNUM POWER" y CAMILO IGNACIO BARBOSA JIMÉNEZ, quien se desempeñaba como de Piloto Práctico; en consonancia con lo determinado en el fallo emitido en primera instancia por parte del Capitán de Puerto de Barranquilla.

- No se accederán a las pretensiones incoadas por parte del abogado de SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A., por lo cual este Despacho procederá a confirmar en su totalidad el fallo emitido por el *a quo*.

En mérito de lo anteriormente expuesto, el Director General Marítimo,

### RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR** en su integridad la decisión del 24 de diciembre de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Barranquilla, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

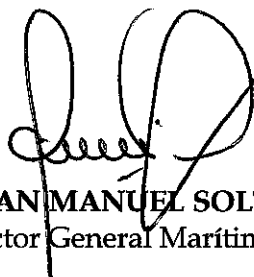
**ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Barranquilla el contenido de la presente decisión al abogado JORGE LUIS CORDOBA

GONZALEZ, en condición de apoderado del Capitán y Tripulación de la motonave "MAGNUM POWER", al abogado JOHN JAIRO CORREA ESCOBAR, apoderado de SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A., al señor CAMILO IGNACIO BARBOSA JIMÉNEZ, en condición de Piloto Práctico, al abogado FABIAN ALCIDES RAMOS ZAMBRANO, en condición de apoderado del Piloto Práctico, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.




**ARTÍCULO 3º.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Barranquilla, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 4º.-** Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de Barranquilla debe remitir copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase. 29 MAR 2019



Vicealmirante **JUAN MANUEL SOLTAU OSPINA**  
Director General Marítimo

	Nombre	Cargo	Firma
Elaboró	Ricardo Carriazo	Asesor Jurídico	
Revisó	José Soto	Integrante Mesa Técnica	
Revisó	William Lugo	Integrante Mesa Técnica	
Aprobó	TN Neyl Perez	Coordinador Grupo Legal	