

**MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA
CAPITANÍA DE PUERTO DE TUMACO**

NOTIFICACIÓN POR ESTADO No. 006

REFERENCIA: PROCEDIMIENTO JURISDICCIONAL No. 12012020003
SINIESTRO MARÍTIMO ENCALLAMIENTO MN LOS EVA TOKYO

PARTES: ABOGADO CARLOS ALBERTO ARIZA OYUELA, APODERADO DE LA EMPRESA TECNIMAR S.A DEL SEÑOR PILOTO PRACTICO JAIME AUGUSTO CASTRO SUAREZ Y DEL SEÑOR PILOTO EN ENTRENAMIENTO MANUEL ALEJANDRO BRAVO GUERRERO, ABOGADO CARLOS RAUL DUQUE MORALES APODERADO DEL SEÑOR CAPITÁN SAMMY BENDIJO TAN Y DEL SEÑOR ESMALLA JESSIE CRIS LANGAN TIMONEL DE LA MN "LOS EVA TOKYO, RESPECTIVOS APODERADOS Y DEMAS PARTES INTERESADAS.

AUTO: DE FECHA NUEVE (9) DE SEPTIEMBRE DEL AÑO DOS MIL VEINTIDOS (2022) EL SEÑOR CAPITÁN DE PUERTO DE TUMACO CAPITAN DE FRAGATA ALBERTO LUIS BUELVAS SUSAS RESUELVE FALLO DE PRIMERA INSTANCIA CON RELACIÓN A LOS HECHOS ACONTECIDOS EL DIA 22 DE OCTUBRE DE 2020.

EL PRESENTE ESTADO SE FIJA VEINTE (20) DE SEPTIEMBRE DE DOS MIL VEINTIDOS (2022) A LAS 08:00 HORAS Y SE DESFIJA A LAS 18:00 HORAS DEL MISMO DIA.



TS25 ERIKA KACKELINE REYNOLDS ANGULO
Secretaria Sustanciadora



Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

RESOLUCIÓN NÚMERO (0048-2022) MD-DIMAR-CP02-Jurídica 9 DE SEPTIEMBRE DE 2022

Procede el Despacho a resolver en primera instancia la investigación radicada bajo el número 1201202003 iniciadas por el siniestro marítimo Encallamiento de la motonave "EVA TOKYO" OMI 9865520 de bandera panameña.

HECHOS

Este despacho tuvo conocimiento que el día jueves veintidós (22) de octubre del 2020, la motonave "EVA TOKYO", IMO 9865520, bandera panameña sufrió siniestro marítimo de encallamiento cuando se encontraba realizando tránsito en el canal de acceso público al Puerto de San Andres de Tumaco.

ANTECEDENTES

La Capitanía de Puerto de Tumaco, mediante auto de fecha 23 de octubre de 2020, dispuso iniciar la investigación por siniestro marítimo Encallamiento de la motonave "EVA TOKYO", IMO 9865520, bandera panameña, con fundamento en las facultades legales conferidas por el Decreto Ley 2324 de 1984, en la cual se allegaron y practicaron las siguientes,

PRUEBAS

Documentales:

1. Reporte de Maniobra y Servicios de Practicaje de fecha 22 de octubre de 2010 por la empresa Tecnimar.
2. Reporte de Maniobra y Servicios de Practicaje de fecha 22 de octubre de 2010 por la empresa Tecnimar.
3. Reporte de Maniobra y Servicios de Practicaje de fecha 22 de octubre de 2010 por la empresa Tecnimar.
4. Informe inspección submarina en idioma ingles por la empresa Asturias Soluciones de Ingeniera, Buceo Comercial y Dragado S.A.S del 28 de octubre de 2020.



Identificador: f1AS uprv 8KOU YuPQ QpIZ e0Fp Xag=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza por el código QR adjunto.

5. Copia Licencia de Explotación Comercial empresa Asturias Soluciones de Ingeniera, Buceo Comercial y Dragado S.A.S.
6. Copia lista de tripulación EVA TOKYO”, IMO 9865520 Para el día 22 de octubre de 2022.
7. Copia pasaporte SAMMY BENDIJO TAN identificado con pasaporte N°P1567425A de philippines.
8. Copia de certificación de trámite de referendo de tramites de referendo de títulos en virtud de las reglas 1/10 del convenio Internacional de formación, titulación y guardia para la Gente de Mar 1978 República de Panamá de SAMMY BENDIJO TAN identificado con pasaporte N°P1567425A de philippines, expedido por la república de Panamá.
9. Copia licencia de navegación SAMMY BENDIJO TAN identificado con pasaporte N°P1567425A de philippines.
10. Copia pasaporte ESMALLA JESSIE CRIS LAGANG identificado con pasaporte N° P0423061B de Philippines.
11. Copia certificado de endoso especialidad- Especial DUTY, formación sobre protección para la Gente de Mar que tenga asignada tareas de protección REG, VIS, PAR, 4-6 SEC. A-VI/6-2 (OMI 3.26) expedido por la república de Panamá.
12. Copia licencia del señor ESMALLA JESSIE CRIS LAGANG identificado con pasaporte N° P0423061B de Philippines.
13. Copia cedula de ciudadanía señor Manuel Alejandro Bravo Guerrero identificado con N°73.188.703 de pasto en calidad de piloto de entrenamiento.
14. Copia de cedula de ciudadanía señor Jaime Augusto Castro Suarez identificado con N° 73.072.879 de Bogotá en calidad de Piloto de Practico.
15. Copia licencia de explotación señor Jaime Augusto Castro Suarez identificado con N° 73.072.879.
16. Copia Certificado Existencia y Representación empresa Técnicos marino asociados S.A.S. (TECNIMAR) identificado con número de NIT 890402206-5.
17. Copia del HEELHOUSE POSTER motonave “EVA TOKYO”, IMO 9865520.



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento depende de la validez de la clave de autenticación. Identificador: TLAS uprv 8KOU YuPQ QpIZ e0Fp Xao=

- 18. Copia del MANEUVERING CHARACTERISTICS motonave "EVA TOKYO", IMO 9865520
- 19. Copia PILOT CARD uno de dos motonave "EVA TOKYO", IMO 9865520.
- 20. Copia PILOT CARD dos de dos motonaves "EVA TOKYO", IMO 9865520.
- 21. Copia MASTER/ PILOT INFORMATION "EXCHANGE motonave EVA TOKYO", IMO 9865520.
- 22. Copia MOORING ARRANGEMENT motonave "EVA TOKYO", IMO 9865520.
- 23. Copia de TIDE TABLE del 10/22/2020 al 10/28/2020 Puerto de Tumaco.
- 24. Copia de los registros ENGINE LOGBOOK motonave "EVA TOKYO", IMO 9865520.
- 25. Copia PRE-DEPARTIRE CHECKLIST motonave "EVA TOKYO", IMO 9865520.
- 26. Copia PASSAGE PLAN motonave "EVA TOKYO", IMO 9865520.
- 27. Copia PASSAGE PLAN -SQUAT-UKC-SUM OF DISTANCE "EVA TOKYO", IMO 9865520.
- 28. Copia SQUAT FORMULA "EVA TOKYO", IMO 9865520.
- 29. Copia TIDE TABLE del 10/21/2020 al 10/27/2020 Puerto de Tumaco.
- 30. Copia de acta de protesta en idioma ingles suscrito por el señor SAMMY BENDIJO TAN identificado con pasaporte N°P1567425A de philippines.
- 31. Copia de acta de protesta traducción en español suscrito por el señor SAMMY BENDIJO TAN identificado con pasaporte N°P1567425A de philippines.
- 32. Informe inspección submarina la empresa Asturias Soluciones de Ingeniera, Buceo Comercial y Dragado S.A.S. traducción en español por Maria Elvira Martelo traductora por el Ministerio de Justicia resolución N°2879 de noviembre de 1955.
- 33. Copia de reporte de control y maniobra de entrenamiento de fecha 23 de octubre de 2020.
- 34. Copia de reporte de control y maniobra de entrenamiento de fecha 22 de octubre de 2020.



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico es la misma que la del original. Identificador: f1AS uprv 8KOU YuPQ QpiZ e0Fp Xao=

35. Copia del STATEMENT OF FACTS de la motonave “EVA TOKYO” IMO 9865520.
36. Carta de garantía constituida por la empresa THE JAPAN & CLUB.
37. Copia de los últimos estados Financieros la empresa MULTIPRIME COLOMBIA.
38. Copia documentales de empresa MULTIPRIME COLOMBIA en calidad de corresponsables.
39. Certificado de existencia y representación de la empresa MULTIPRIME COLOMBIA.
40. Copia de los formatos de Reporte y control de maniobra de entrenamientos para los días 22 y 23 octubre de 2020.
41. Constancia secretarial Carta de garantía constituida por la empresa THE JAPAN & CLUB de fecha 14 de diciembre de 2020.
42. Carta de garantía constituida con radicación N° 122020102260 14/12/2020 de la empresa THE JAPAN & CLUB a favor de la Dirección General Marítima.
43. Solicitud de información N°12202100275 del 16/03/2021 señor Clemente Padilla representante legal de la Agencia Marítima “CLEMENTE PADILLA”.
44. Oficio Interno N° 24/03/2021 MD-DIMAR-CP02-Juridica solicitud informe Motonave “EVA TOKYO” oficial de abanderamiento Mario Atehortúa Giraldo.
45. Solicitud de información N°12202100324 del 05/04/2021 señor Clemente Padilla representante legal de la Agencia Marítima “CLEMENTE PADILLA”.
46. Correo electrónico de fecha 16 de abril de 2021 mediante el cual se reenviar información suscrito por el señor Clemente Padilla
47. Oficio N° 1220210058 del 04/06/2021 solicitud de información al doctor CARLOS RAUL DUQUE MORALES.
48. Correo electrónico de fecha 08 de junio de 2021 mediante el cual allega memorial para la remisión de la grabación de VDR de la motonave “EVA TOKYO” expediente N° 1201202003.
49. Correo electrónico de fecha 08 de junio de 2021 mediante el cual allega solicitud de información motonave “EVA TOKYO”.



50. Memorial radicado N°122021101862 del 22/19/2021 suscrito por el doctor Carlos Alberto Ariza Oyuela.
51. Correo electrónico de fecha 24 de septiembre de 2021 por parte del despacho donde se informa a la Agencia Marítima CLEMENTE PADILLA el link del instalador se encuentra caducado.
52. Correo electrónico de fecha 28 de septiembre de 2021 por parte del despacho contestación oficio N° 122021101862 del 22 de septiembre de 2021.
53. Correo electrónico de fecha 05 de octubre de 2021 del doctor Carlos Alberto Ariza Oyuela donde se informa respecto al archivo del link del instalador VDR se encuentra caducado.
54. Correo electrónico de fecha 28 de octubre de 2021 por parte del despacho donde se solicita nuevamente a la Agencia Marítima CLEMENTE PADILLA allegar link del instalador teniendo en cuenta que se encuentra caducado.
55. Correo electrónico de fecha 26 de octubre de 2021 donde el señor Juan Taborda de la empresa NAVES Colombia allega link instalador VDR.
56. Correo electrónico de fecha 19 de noviembre de 2021 del doctor Carlos Alberto Ariza Oyuela informa al señor Juan Taborda de la empresa NAVES Colombia el inconveniente con la descarga con el link de instalador del VDR.
57. Correo electrónico de fecha 19 de noviembre de 2021 señor Juan Taborda de la empresa NAVES donde solicita información sobre el inconveniente con el link de instalador del VDR.
58. Correo electrónico de fecha 19 de noviembre de 2021 donde informa al señor Juan Taborda de la empresa NAVES Colombia la imposibilidad descargar link de instalador del VDR.
59. Memorial radicado bajo el N° 122022100353 28/02/2022 recurso de reposición en contra del auto de fecha 31 de enero de 2022 suscrito por el doctor Carlos Alberto Ariza Oyuela.
60. Memorial radicado N°122022100369 02/03/2022 descorre traslado del recurso contra auto de fecha 31 de enero de 2022, suscrito por el doctor Carlos Raúl Duque Morales.
61. Memorial radicado 122022100369 02/03/2022 alegatos de conclusión suscrito por el doctor Carlos Raúl Duque Morales.

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza mediante el código QR y el código de verificación. Identificador: f1AS upv 8KOU Y uPQ QpIZ e0Fp Xao=

62. Informe de fecha 22 de abril de 22 suscrito por el señor profesional de Defensa MARIO ATEHORTUA GIRALDO.
63. Ultima batimetría o más reciente batimetría post dragado ante de la fecha 22 de octubre de 2022 validada y remitida por la Capitán de Corbeta Natalia Maria Otálora Murillo Directora de Investigaciones Oceanográfica e Hidrográficas del Pacífico.
64. Tres imágenes de la carta electrónica (ECDIS) de la motonave EVA TOKYO”, IMO. 9865520, a las 14:45:21 horas, 14:46:35 horas y 14:54:46 horas, en donde se evidencia la ruta efectivamente tuvo el buque hasta el momento del encallamiento.
65. Libros de Campana y telegrama del motor principal del buque para el 22 de octubre de 2020 día del incidente, en los cuales se puede observar las órdenes dadas a la máquina y timón.
66. Copia de los registros incluidos en el EGINE LOGBOOK para el día 22 de octubre de 2020.
67. Reproducción VDR en audiencia pública de fecha 10 de mayo de 2022.
68. Correo electrónico donde a llega Link de wetransfer donde incluyen el VDR y programa para instalación allegado por la doctora Laura Wittinghan
69. Correo electrónico de fecha 20 de mayo de 2022 donde se pone en conocimientos las partes Link de wetransfer donde incluyen el VDR y programa para instalación allegado por la doctora Laura Wittinghan.
70. Correo electrónico de fecha 31 de mayo de 2022 se remite ENGINE LOGBOOL del 22 de octubre de 2020 por la doctora Laura Wittinghan.
71. Correo electrónico de fecha 21 de junio de 2022 por el doctor Carlos Duque mediante el cual se informa el cambio de traductor oficial Gabriel Rueda Chaid.
72. Memorial radicado N° 122022101055 del 22 de junio de 2022 remisión de transcripción y traducción del VDR motonave “EVA TOKYO” expediente 120120003.

Declaraciones:

Rendidas en audiencia pública celebrada el día 24 de octubre del año 2020 por los siguientes:



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza mediante el código QR y el código de verificación. Identificador: f1AS uprv 8KOU YuPQ Qpiz e0Fp Xao=

Señor SAMMY BENDIJO TAN, identificado con pasaporte N°P-1567425^a de PHILIPPINES en calidad de capitán de la M/N "EVA TOKYO" de acuerdo a los hechos hoy investigados, relató:

"PREGUNTADO: Sírvase hacer un relato claro y preciso sobre los hechos ocurridos el día 22 de octubre de 2020, en relación con el Encallamiento de la motonave "EVA TOKYO". CONTESTO: Si antes de que sucediera el incidente pasando la boya 6 y 5, piloto en entrenamiento ordenó que girara a babor, entonces el piloto jefe noto que se había un hecho un giro considerable, por lo cual, el piloto jefe ordenó que giraran a estribor; la corriente estaba empujando hacia el Noroeste y el buque ya no pudo moverse a estribor. El piloto jefe ordenó retroceder, pero solamente el barco tocó fondo. PREGUNTADO: sírvase a manifestar al despacho como fueron sus relaciones con el piloto práctico durante la navegación por el canal, y se cree que le entendía las órdenes perfectamente. CONTESTO: era un relación de Capitán a piloto y si pienso que entendía mis órdenes. PREGUNTADO: Antes de la maniobra de arribo al Puerto de Tumaco, usted fue informado de las condiciones oceanoatmosfericas o meteorológicas reinantes que había en el puerto. CONTESTO: Si fui informado. PREGUNTADO: Informe al despacho sí o no en todo momento entendió y estuvo de acuerdo con las instrucciones dadas por el piloto práctico durante la maniobra. CONTESTO: Si. PREGUNTADO: Sírvase a manifestar al despacho sí o no algún equipo de la nave presento alguna falla durante la maniobra de arribo. ¿En caso afirmativo indique al despacho en qué consistió y se efectuó registro de ésta en los libros del buque? CONTESTO: No. PREGUNTADO: Informe al despacho sí o no las ordenes que se daban en el puente parar o cambiar marchas y velocidades son directas al motor o propulsor o durante esas órdenes intervienen alguna persona en el cuarto de máquinas para ejecutar las órdenes que vienen del puente de mando. CONTESTO: en el momento que se van aproximando a la entrada del canal entre las boyas 1,2,3,4,5 y 6. PREGUNTADO: Informe al despacho cuales dieron las acciones que usted como capitán de la nave adopto al percatarse del inminente riesgo de encallamiento de la motonave "EVA TOKYO" CONTESTO: Me sorprendí, no puede hacer mucho porque el barco se movió muy rápido hacia estribor. PREGUNTADO: Manifieste al despacho si usted y el piloto práctico efectuaron prueba de timón y de máquinas a su buque antes del inicio de maniobra. CONTESTO: si las hicimos. PREGUNTADO: Donde fueron anotadas o registradas esas pruebas tanto de timón y de máquinas a su buque que se hicieron el día 22 de octubre de 2020. CONTESTO: tenemos el check list de la pruebas del barco. PREGUNTADO: Cuenta su buque con ecosonda y de ser así quien estaba atento al ecosonda reportando las profundidades. CONTESTO: si tenemos ecosonda reportando las profundidades. PREGUNTADO: Sírvase decirnos si conoce o conocía el comportamiento o condiciones de la marea y las corrientes en puerto de Tumaco, antes de entrar a puerto. CONTESTO: si las conocía. PREGUNTADO: Sírvase decirnos si durante la navegación del practicaaje y antes de tocar fondo, observó algún proceder del piloto fuera de lo normal. CONTESTO: No, la note. PREGUNTADO: Asumió usted el control de la maniobra como capitán al momento del encallamiento. CONTESTO: No porque



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza mediante el código QR y el código de barras. Identificador: 1JAS uprv 8KOU YuPQ QpIZ e0Fp Xao=

fue corregido inmediatamente por el piloto y no tiene ya nada que hacer en ese momento. (Cursiva fuera del texto original).

Señor ESMALLA JESSIE CRIS LAGANG, identificado con pasaporte N°P0423061B de PHILIPPINES en calidad de Timonel de la M/N "EVA TOKYO" de acuerdo a los hechos hoy investigados, relató:

"PREGUNTADO: Sírvase a decir al despacho si para la maniobra recibió las ordenes directamente del piloto principal, del piloto de entrenamiento o a través del capitán CONTESTO: durante la operación del canal yo recibí orden del piloto en entrenamiento, porque el piloto en entrenamiento, porque el piloto practico me dijo que así sería la operación. PREGUNTADO: Sírvase decirle al despacho que momento el piloto practico le informo en que momento le informo el piloto entrenamiento estaría a cargo del buque, durante el transito al canal de acceso al puerto de Tumaco. CONTESTO: cuando nos aproximábamos a la primera boya. PREGUNTADO: Sírvase a informar al despacho, de acuerdo a la respuesta anterior, si la boya a la que hace referencia a la boya de mar o la boya 1-2. CONTESTO: en la primera boya de mar o la boya 1-2. CONTESTO: en la primera boya verde y la segunda roja. PREGUNTADO: Sírvase a decir al despacho si en algún momento usted recibió órdenes del piloto en entrenamiento durante la maniobra de aproximación al canal de acceso del Puerto de Tumaco. CONTESTO: sí. PREGUNTADO: informe al despacho quien tenía el mando del buque y de quien recibía las órdenes durante el tránsito por el canal. CONTESTO: Yo recibía las ordenes durante del piloto en entrenamiento. PREGUNTADO: Informe al despacho al paso de las boya 5 y 6 que ordenes al timón recibió por parte del piloto en entrenamiento. CONTESTO: Me dio una orden que virara a babor, cuando el piloto práctico noto que iba muy rápido a babor tomo el control de la motonave y ordeno a girar a estribor. PREGUNTADO: Sírvase informar que acción tomo el piloto practico una vez que asumió el mando del piloto en entrenamiento. CONTESTO: el piloto práctico ordeno girar a estribor pero ya era demasiado tarde, la corriente nos había tirado hacia afuera del canal y hacia un área más llana. PREGUNTADO: Sírvase decir al despacho si la ordenes que recibió del piloto en entrenamiento y del piloto practico antes del encallamiento fueron claras, precisas, concisas y entendidas por usted. CONTESTO: si, entendí todas las órdenes y cada vez que me daban una orden yo la repetía. PREGUNTADO: sírvase hacer un relato claro y preciso sobre los hechos que le consten sucedidos el día 22 de octubre de 2020, desde la boya de mar hasta el encallamiento de la motonave "EVA TOKYO" CONTESTO: de la boya de mar el que me da las ordenes es el piloto practico, y antes que llegáramos a la primera boya él le da el mando al piloto de entrenamiento, y desde ese momento yo recibía órdenes del piloto en entrenamiento, luego cuando pasamos la segunda boya verde él me dijo que pusiera el timón en 5 grados a babor, y después de 30 segundo ordeno todo el timón a babor, ahí fue cuando el barco giro rápidamente hacia babor y el piloto practico tomo el control." (Cursiva fuera del texto original).

Rendidas en la continuación de la audiencia pública celebrada el día 25 de octubre del año 2020 por los siguientes:

Señor JAIME AGUSTO CASTRO SUAREZ identificado con cedula de ciudadanía N°73.072.879 en calidad de piloto práctico de acuerdo a los hechos hoy investigados, relató:

“PREGUNTADO: EL capitán de la motonave “EVA TOKYO” fue informado por usted que la maniobra de ingreso por el canal de acceso al Puerto de Tumaco la iba a efectuar el piloto en entrenamiento. CONTESTO: al capitán de la motonave se le informa la asistencia del piloto en entrenamiento. PREGUNTANDO: informe al despacho de acuerdo a su respuesta anterior, a que se refiere cuando dice asistencia a piloto en entrenamiento. CONTESTO: piloto de entrenamiento va únicamente como observador, él no es asesor. PREGUNTANDO: Diga al despacho en que momento usted entrega la maniobra al piloto en entrenamiento. CONTESTO: en ningún momento entrego las asesorías. PREGUNTANDO: Donde se encontraba usted al momento que el piloto en entrenamiento, pasando la boya 5 de la orden de todo timón a babor. CONTESTO: el piloto en entrenamiento MANUEL BRAVO, él estaba en el costado de babor del puente a tres metros mío. PREGUNTANDO: sírvase a manifestar al despacho si el piloto práctico en entrenamiento entrego la orden de todo timón a babor. CONTESTO: negativo, no en ningún momento. PREGUNTANDO: sírvase manifestar al despacho si la motonave “EVA TOKYO” presento algún problema en la maquina o en el gobierno durante el tránsito por el canal de acceso el día de los hechos. CONTESTO: aparentemente no, porque yo tuve tiempo suficiente para observar la reacción del buque, en el tránsito desde el fondeadero hasta todo el canal, desde el mismo instante en queda el ancla libre fondo, en ese momento empieza el buque a navegar y uno empieza a calibrar la navegabilidad del buque. PREGUNTANDO: sírvase manifestar al despacho si la motonave emitió alguna alarma al momento de la novedad de encallamiento. CONTESTO: en esos momentos suenan alarmas en el puente, todos los radares suenan con alarmas, hay muchísimas alarmas sonando al mismo tiempo. PREGUNTANDO: Sírvase manifestar al despacho que ordenes emitió usted al timonel. CONTESTO: viendo la reacción de caída a babor, procedo a dar timón todo estribor, bow thurter todo estribor para recuperar la caída, que en esos momentos traídas el buque hacia babor. PREGUNTANDO: Sírvase a manifestar al despacho como fue su proceder al momento del encallamiento. CONTESTO: al momento de la varada procedo a parar máquina y dar full atrás, gradualmente full atrás, teniendo en cuenta la maquina dextrógira de buque en marcha atrás es la caída de la proa hacia estribor, por marcha atrás la proa cae estribor. PREGUNTANDO: informe al despacho que ordenes emitió usted al timonel en el momento de hacer tránsito en la boya 5 y 7. CONTESTO: se le dio órdenes tanto todo a estribor como todo a babor, eso es todo. PREGUNTANDO: informe al despacho a que se refiere cuando usted dice que “debió recuperar la caída que esos momento traía el buque hacia babor”. CONTESTO: porque en vista de la caída a babor necesito recuperar para buscar el canal a estribor. PREGUNTANDO: informe al despacho que causo la caída del buque a babor en ese momento de acceso al Puerto de Tumaco entre las boyas 5 y 7. CONTESTO: Para mi es difícil saber porque el buque reacciono, teniendo en



Identificador: FLAS uprv 8KOU YuPQ Qpiz e0FP Xao=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza por medio de la firma electrónica.

cuenta que la reacción con el timón, todo a estribor el buque tiene que caer estribo, pero aun con el timón todo a estribor el buque sigue cayendo a babor. PREGUNTANDO: cuál es su experiencia realizando maniobra de zarpe y arribo al puerto de Tumaco. CONTESTO: desde el 2013 inicia mi entrenamiento en el puerto de Tumaco como piloto practico de primera categoría, tanto en la sociedad portuaria como en el amarradero de Ecopetrol. PREGUNTADO: informe al despacho si en el momento que usted noto que el buque seguía cayendo a babor y no a estribor verifico usted el indicado del Angulo del timón. CONTESTADO: si yo voy pendiente de todos los indicadores que tengo a la vista y uno de ellos es el Angulo de timón. PREGUNTANDO: en ese momento cual era el Angulo del timón y hacia que costado de buque. CONTESTADO: ese momento era el Angulo del timón era 35 grados a estribor la orden fue timón todo estribor. PREGUNTADO: haga un relato claro de los hechos que ocurrieron desde que usted abordo la motonave hasta el momento que ocurrió el siniestro. CONTESTADO: la hora aproximada no sé, a bordo del barco estando fondeado y espero que se desembarque la autoridad de sanidad procedo al puente se hace lo protocolario que es recibir el pilot card, indago por las pruebas SOLAS se inicia izada de ancla procedo a iniciar tránsito hacia la sociedad portuaria, tengo intercambio con el capitán donde le explico los sitios críticos del canal para maniobra advirtiéndoles la velocidad para el momento de llegar al área de boyas 5,6,7,8, también le hago saber que la maniobra se efectuará sin remolcador y los peligros que hay en aproximaciones al muelle en el boya 19, le doy instrucciones al piloto en entrenamiento del costado para dejar la boya de mar e instrucciones de procedimiento para entrar al canal. PREGUNTADO: diga al despacho cuales son las funciones del piloto en entrenamiento. CONTESTO: El piloto en entrenamiento en ningún momento ejerce asesoría. Él va como observador siguiendo las instrucciones del piloto titular, él puede emitir asesorías y el piloto titular las corrige si ve que es necesario. PREGUNTADO: de acuerdo a su respuesta anterior diga al despacho si para el caso de la maniobra del 22 de octubre de 2020, el piloto en entrenamiento emitió algunas asesorías que haya tenido usted como piloto practico que corregir entre las boyas 5 y 7 durante el ingreso al canal de Puerto de Tumaco. CONTESTO si le corregí una asesoría. PREGUNTADO: De acuerdo a su respuesta anterior cual fue la asesoría que usted le corrigió al piloto en entrenamiento y cuál fue la asesoría que el piloto en entrenamiento emitió. CONTESTO: corregí la asesoría que el emitió en inglés, él dijo estribor a babor 20, las asesorías que emitió el piloto en entrenamiento fue en la boya de mar 2, 3,4 en ese trayecto. PREGUNTADO: informe al despacho la asesoría que usted manifiesta que fueron emitidas por el piloto en entrenamiento, a quien se las transmitía. CONTESTO: las asesorías se emiten al timonel de guardia. PREGUNTADO: informe al despacho de acuerdo a su respuesta donde manifiesta que el piloto en entrenamiento es solo un observador durante la maniobra, porque usted como piloto practico permitió que el piloto en entrenamiento asumiera la maniobra en los tramos del canal, teniendo en cuenta que usted manifestó que este emitió asesorías al timonel. CONTESTO: en ningún momento el piloto de entrenamiento tiene la asesoría, asesoría es mía, yo no le delegado, pero el sí puede emitir asesorías bajo mi responsabilidad si hay un error la corrijo si no hay error no se corrige, una de las etapas de los pilotos en entrenamiento ellos tiene

que asumir las asesorías, esa es una de las etapas del entrenamiento.” (Cursiva fuera del texto original).

Señor MANUEL ALEJANDRO BRAVO GUERRERO identificado con cedula de ciudadanía N° 73.188.703 en calidad de piloto de entrenamiento, de acuerdo a los hechos hoy investigado relato:

PREGUNTADO: Hace cuanto usted cuenta con aval de la DIMAR para realiza maniobras de entrenamiento y cuantas maniobras debe efectuar para obtener la licencia. CONTESTO: aproximadamente tres años. PREGUNTADO: de acuerdo a su respuesta anterior diga cuantas de esas maniobras ha efectuado. CONTESTO: 14 maniobras de entrenamiento. PREGUNTADO: cuál ha sido el arqueo bruto de las motonaves en las cuales ha efectuado sus maniobras de entrenamiento. CONTESTO: se ha realizado maniobras de entrenamiento entre barcos de 400 toneladas y 50.000 tonelada. PREGUNTADO: se efectuó prueba de timón y maquina antes de inicio de maniobra. CONTESTO: si, se realizó. PREGUNTADO: de acuerdo a su respuesta anterior diga al despacho cual fue el resultado de esta. CONTESTO: las pruebas se realizaron por rumbo y por grados de timón. PREGUNTADO: informe al despacho si al momento que se efectuaron las pruebas de timón y maquina usted se encontraba presente. CONTESTO: sí. PREGUNTADO: diga al despacho que participación tuvo usted al momento de la pruebas de timón y máquina. CONTESTO: si la recomendaciones con cambios de rumbo. PREGUNTADO: De acuerdo a su respuesta anterior diga al despacho a que se refiere cuando usted dice di recomendaciones con cambios de rumbo. CONTESTO: el barco estaba con un rumbo de 220 grados para perfilar la proa a la boya de mar debía tener un rumbo de 180 aproximadamente, mi recomendación fue gradualmente entre 10 grados a babor perfilar la proa hacia la boya de mar. PREGUNTADO: diga al despacho si en ese momento de cambio de rumbo el buque tuvo alguna dificultad para maniobrar y poder perfilar la proa a la boya de mar. CONTESTO: si, la recomendación que realice el señor piloto práctico la corrigió ya que la respuesta en su giro necesitaba más Angulo de timón. PREGUNTADO: Diga al despacho en que momento recibe usted el mando de la maniobra de ingreso de la motonave “EVA TOKYO” de parte del piloto practico. CONTESTO: nunca recibo el mando de la maniobra. PREGUNTADO: Diga al despacho si usted participo de la maniobra de ingreso al canal del puerto de Tumaco desde la boya de mar hasta la boya 3 y 4. CONTESTO: di recomendaciones con respecto al ingreso al canal. PREGUNTADO: de acuerdo a su respuesta anterior diga al despacho y cuáles fueron las recomendaciones que usted dio con respecto al ingreso al canal y por qué dio las recomendaciones. CONTESTO: mis recomendaciones fue cambio de giro hacia babor, porque la proa del barco debía perfilarse al canal de ingreso. PREGUNTADO: diga al despacho si lo sabe cuáles fueron las órdenes al timón y a las maquinas durante el paso del buque entre las boyas 5, 6,7, y 8 CONTESTO: las sugerencia y recomendaciones del señor piloto Jaime castro se realizaron de acuerdo a la evolución de la maniobra las cuales no la tengo presente todas, porque son



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza por medio de la firma electrónica. Identificador: 1LAS uprv 8KOU YuPQ QpiZ e0Fp Xao=

“EVA TOKYO” cae hacia babor lo cual el piloto practico antes de que esto sucediera prevé y recomienda caer a estribor. La embarcación nunca corrige su rumbo, el señor piloto JAIME CASTRO utilizo todos los equipos de navegación fin de corregir su rumbo, en la asesoría se habla de los desplazamiento de la embarcación, el piloto de las instrucciones a máquina las cuales son repetidas por el timonel y los oficiales. La embarcación pierde velocidad y queda varada.” (Cursiva fuera del texto original).

ALEGATOS DE CONCLUSIÓN

Mediante auto de fecha 13 de julio del año 2022, notificado a través de correo electrónico el día 14 de julio del presente año, este despacho previo envío de las comunicaciones correspondientes cerró la parte instructiva de la investigación, dando traslado a las partes por el termino de tres (3) días para allegar los alegatos de conclusión de conformidad con el artículo 44 del decreto Ley 2324 de 1984.

Así las cosas, tenemos que el día 19 de julio de 2022, se allegó vía electrónica dentro del término de traslado, memorial suscrito por parte la doctora LAURA WITTINGAM, en calidad de apoderada judicial de la Agencia Marítima “CLEMENTE PADILLA” solicita se decrete el archivo de la presente investigación jurisdiccional, así mismo, no se decrete ningún tipo de responsabilidad de índole civil o administrativa hacia la agencia marítima “CLEMENTE PADILLA”.

En la misma forma el doctor CARLOS RAUL DUQUE MORALES, dentro del término de traslado presenta alegatos de conclusión donde indica que se debe exonerar de responsabilidad civil a sus mandantes, agentes, dependientes, empleados o subcontratista dentro de la presente investigación, en su defecto se declare responsable a los señores JAIME AUGUSTO CASTRO, MANUEL ALEJANDRO BRAVO, y la sociedad TECNIMAR S.A.S.

De igual modo se declare ausencia de violación a las Normas de Marina Mercante, y se condene en costas del proceso y agencias en derecho de conformidad con el artículo 365,366 del C.G.P. específicamente el pago de los costos asumidos por la transcripción y traducción del VDR.

Por último, el doctor Carlos Alberto Ariza Oyuela dentro del término presenta alegatos de conclusión indico que se declare la existencia de una Causa extraña, ya señalada y tipificada, así mismo, se declare la inexistencia de responsabilidad por parte del señor Piloto practico señor JAIME AGUSTO CASTRO SUSAREZ y de la empresa practicaje TECNIMAR S.A.S.

DE LA COMPETENCIA DEL SEÑOR CAPITÁN DE PUERTO

De conformidad con el Decreto Ley 2324 de 1984, la Dirección General Marítima es la Autoridad Marítima Nacional, que tiene por objeto dirigir, coordinar y controlar las actividades marítimas.



Identificador: 1LAS uprv 8KOU YuPQ QpIZ e0Fp Xao=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza mediante la firma electrónica.

Que la Dirección General Marítima, tiene la función de *“Adelantar y fallar las investigaciones por violación a las normas de la Marina Mercante, por siniestro marítimo, por contaminación del medio marino y fluvial de su jurisdicción, (...) e imponer las sanciones correspondientes”*, conforme al artículo 5, numeral 27 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Que corresponde a la Capitanía de Puerto de San Andres de Tumaco, ejercer la autoridad marítima, hacer cumplir las leyes y disposiciones relacionadas con las actividades marítimas, investigar aún de oficio los siniestros marítimos, dictar fallos de Primer Grado e imponer las sanciones, de los hechos ocurridos dentro de los límites de su jurisdicción señalados.

Que el Título IV del citado Decreto Ley 2324 de 1984, establece el procedimiento a seguir en las investigaciones de accidentes o siniestros marítimos, en las cuales la Autoridad Marítima debe por un lado, declarar la culpabilidad y responsabilidad civil extracontractual que les cabe a quienes intervinieron en el accidente o tienen su tutela jurídica (armador, propietario, capitán, etc), declarando los daños ocasionados, y de otro, analizar, en cada caso, si se transgredió alguna norma de tráfico o de seguridad marítima, y sancionar por ese hecho.

El artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, señala que ***“Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados 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 y negrilla fuera del texto).

Que con fundamento en lo anterior, la Autoridad Marítima tiene dentro del proceso de siniestro dos funciones claramente diferenciadas: la primera, hace referencia a la función **jurisdiccional**, la cual le permite, en su calidad de juez de la causa, determinar la responsabilidad de las partes que resulten en conflicto y dar fin a la controversia mediante una sentencia; y la segunda, que le permite, en ejercicio, de la función **administrativa**, sancionar al infractor y garantizar la aplicación de la ley.

Lo anterior en concordancia con el artículo 27 de la misma normatividad, el cual dispone: *Para la investigación y fallo de los accidentes o siniestros marítimos ocurridos dentro de las áreas de jurisdicción establecida por el artículo 2o. del*

presente Decreto, serán competentes el respectivo Capitán de Puerto en Primera Instancia y el Director General Marítimo en Segunda. (subrayado y cursiva del Despacho).

Luego de verificado la competencia del Capitán de Puerto, para proferir su decisión este Despacho, tiene en cuenta las siguientes.

CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

Encuentra pertinente este despacho con el fin de aclarar lineamientos jurídicos, exponer e indicar el alcance de los pronunciamientos que emite la Autoridad Marítima en la materia de los siniestros marítimos, en especial su carácter jurisdiccional y las facultades que le fueron otorgadas en virtud del Decreto Ley 2324 de 1984, para lo cual se debe indicar que el Honorable Consejo de Estado, en sentencia del 26 de octubre de 2000, proferida por la Sección Primera, expediente No. 5844, expresó lo siguiente:

“Cuando los funcionarios marítimos intervienen en la investigación tendiente a establecer la responsabilidad en un accidente de naves o artefactos marítimos (arts. 17 y 35 del Decreto 2324/84), actúan como lo hace un juez para determinar la autoría del hecho; no cumplen una función puramente administrativa, sino que dirimen una contención de carácter privado, imputando la responsabilidad del siniestro a quien le correspondiere y por esa razón sus actos en tal sentido se consideran jurisdiccionales, dictados en un juicio de policía de naturaleza civil (...)”
(Cursiva fuera del texto)

Como puede entonces colegirse, la función jurisdiccional de la Autoridad Marítima se enmarca dentro de un ámbito constitucional y legal, y por tanto sus pronunciamientos sólo podrán ir encaminados a las materias precisas que le han sido señaladas en la ley.

Requisito no menos importante dentro del concepto de jurisdicción, es el contenido de las sentencias, el cual va atado directamente con la congruencia de la actividad judicial. Al respecto debe anotarse que el contenido de los fallos de las investigaciones por siniestros marítimos que emitan los respectivos Capitanes de Puerto en primera instancia, así como el Director General Marítimo en segunda, deberán ser motivados, debiendo hacer la declaración de culpabilidad y responsabilidad con respecto a los accidentes investigados, si es que a ello hubiere lugar y, determinará el avalúo de los daños ocurridos con tal motivo. Así mismo, impondrá las sanciones o multas que fueran del caso si se comprobaren violaciones a normas o reglamentos que regulen actividades marítimas (artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984).

En consecuencia, en la investigación deberá demostrarse que el vinculado es el autor de una actividad que causó el siniestro o que quien la estaba ejerciendo era un dependiente suyo; una vez expuesto lo anterior, el Despacho procede a analizar el caso concreto, teniendo en cuenta lo siguiente:



Identificador: 11AS uprv 8KOU YuPQ QpIZ e0Fp Xao=
Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza por medio de la firma electrónica.

I. De la configuración y ocurrencia del Siniestro Marítimo de Encallamiento

El alcance y las implicaciones que enmarcan los siniestros en el Derecho Marítimo, figura ser un asunto de gran consideración, no solo desde la esfera propiamente académica, sino también desde contextos internacionales.

La naturaleza de los siniestros marítimos, por un lado, y su relación directa con la seguridad de la vida humana en el mar y la prevención de la contaminación del medio marino¹, por otro, son sin expresar duda, algunos elementos de relevancia culminantes para el integral funcionamiento de la navegación.

La idea de entender los siniestros marítimos como un asunto infaliblemente relacionado con su seguridad, invocando el carácter riesgoso del derecho marítimo y su proceso de regulación.

La fuerza mayor o caso fortuito consiste en un acontecimiento inimputable, imprevisible e irresistible que impide a alguien cumplir cabalmente una obligación a su cargo; tal como lo expresa el artículo 64 del Código Civil, definiendo la fuerza mayor como el evento imprevisible y no imputable al deudor, desprendiéndose de ello que si hay culpa del deudor no puede invocar la existencia de una fuerza mayor.

- La *inimputabilidad* consiste en que el hecho que se invoque como fuerza mayor o caso fortuito no se derive de modo alguno de la conducta culpable del obligado, de su estado o culpa precedente o concomitante al hecho.

- La *imprevisibilidad*, se da cuando el suceso escapa a las previsiones normales, esto es, que ante la conducta prudente adoptada por el que alega el caso fortuito, era imposible preverlo.

-En cuanto a la *irresistibilidad*, se configura cuando ante las medidas tomadas fue imposible evitar que el hecho sucediera.

Sobre el siniestro marítimo acaecido el día 22 de octubre de 2022, cuando la motonave "EVA TOKYO" de bandera panameña, se encontraba realizando tránsito de arribo en el canal de acceso al Puerto de Tumaco "TUMACO PACIFIC PORT" en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de San Andres de Tumaco, para lo cual se cita algunas pruebas obrantes en el expediente:

El reporte de maniobra y servicios practicaje de fecha 22 de octubre de 2020 visible a folio 5 suscrito por el señor JAIME AUGUSTO CASTRO SUAREZ dentro de las observaciones indico: "*el buque no gobernó y queda varado 10:00 posición varado Lat 01 50,87 N Long 078 43,79 W*". (Cursiva fuera del texto original).

¹ La seguridad de la vida humana en el mar, de la contaminación del medio marino y el control adecuado del tráfico marítimo, forman parte de los objetivos centrales de la Organización Marítima Internacional, de conformidad con el artículo 1 del convenio constitutivo de la misma.

En la declaración juramentada rendida por el señor SAMMY BENDIJO TAN en calidad de capitán de la motonave “EVA TOKYO” relato los hechos de la siguiente manera: *“Si antes de que sucediera el incidente pasando la boya 6 y 5, piloto en entrenamiento ordenó que girara a babor, entonces el piloto jefe noto que se había un hecho un giro considerable, por lo cual, el piloto jefe ordenó que giraran a estribor; la corriente estaba empujando hacia el Noroeste y el buque ya no pudo moverse a estribor. El piloto jefe ordenó retroceder, pero solamente el barco tocó fondo (..)”* (Cursiva fuera del texto original).

En la misma forma el señor MANUEL ALEJANDRO BRAVO GUERRERO en calidad de piloto de entrenamiento relato: *“La embarcación nunca corrige su rumbo, el señor piloto JAIME CASTRO utilizo todos los equipos de navegación fin de corregir su rumbo, en la asesoría se habla de los desplazamiento de la embarcación, el piloto de las instrucciones a máquina las cuales son repetidas por el timonel y los oficiales. La embarcación pierde velocidad y queda Varada”*. (Cursiva fuera del texto original).

Para efectos de lo anterior, el artículo 26 decreto 2324 de 1984 sobre accidentes o siniestros marítimos, prevé: *“Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados 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.”* (Cursivas y subrayadas fuera de texto).

En relación con la responsabilidad del armador y el capitán, en el caso de siniestros marítimos por encallamiento estos en principio, solo se podrían exonerar alegando el caso fortuito inevitable, por lo cual es importante analizar el alcance del concepto *“caso fortuito o fuerza mayor”*.

Mediante reiterada jurisprudencia la Corte Suprema de Justicia ha sostenido que los conceptos de caso fortuito y fuerza mayor se equiparan, tanto en sus presupuestos, como en sus efectos. En Sentencia del 20 de noviembre de 1989, la Sala de Casación Civil de la Honorable Corte señaló:



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento en papel se garantiza mediante la inclusión de un código QR y un código de barras. Identificador: 11AS uprv 8KOU YurPQ QpiZ e0Fp Xao=

*“Siendo la fuerza mayor y el caso fortuito iguales, **por cuanto designan en un mismo e idéntico fenómeno, con iguales consecuencias jurídicas**, se tiene que el hecho constitutivo de caso fortuito o fuerza mayor debe ser imprevisto e irresistible y estos dos caracteres deben concurrir “en conjunción imprescindible”*

(...) Empero, el criterio más sólido y de mayor aceptación en el campo del derecho civil, es el de la identidad de concepto entre el caso fortuito y la fuerza mayor

En concordancia a lo anterior, el inciso primero del artículo 1495 del Código de Comercio Colombiano establece lo siguiente: *“El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave. (...)”*

Adicional a lo anterior, 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”, fecha 30 de agosto de 2016, se indicó como concepto de “Encallamiento”, el siguiente:

*“(...) se precisa que, un nave se encuentra encallada cuando su **casco topa con él con el fondo (arena, rocas, o piedra), 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.” (Negrilla y subrayado fuera del texto original).*

Conforme lo anterior, queda demostrado que el siniestro marítimo ocurrido a la motonave “EVA TOKYO” el día 22 de octubre de 2020, fue el de encallamiento debido a como se indicó las pruebas transcritas quedó inmovilizada entre la boya 5 y 6 en el canal de ingreso al Puerto de Tumaco, y solo pudo salir por sus propios medios después de transcurrir siete horas, por el acenso de nivel de marea, fenómeno que solo acaece en el océano pacífico, caso contrario, la nave hubiese necesitado de uno o varios remolcadores para desencallarse.

II. Del análisis técnico y pruebas relevantes en el caso concreto.

De acuerdo material probatorio aportada en la investigación específicamente reproducción del VDR, los libros de campana y telegrama, del registro en el ENGINE LOGBOOK, copia del WHEEHOUSE POSTER, copia MANEUVERING CHARACTERISTICD y copia MARTER ECDIS de la motonave “EVA TOKYO” IMO 98665520 para el día 22 de octubre de 2020 aportado por el por Naves Colombia y el doctor Carlos Raúl Duque Morales se puede inferir que:

1. El buque se encontraba realizando tránsito por el canal de acceso a Tumaco, el día de los hechos.
2. Pasada la boya N°5 a las 09:43:49R el buque se encontraba navegando

rumbo 115.5 con motor lento avente, se da la orden babor 5 al timón.

3. Pasados 23 segundos el piloto en entrenamiento ordena todo el timón a babor, en este momento el buque llevaba rumbo 116.7, motor parado, velocidad 9.1 km.
4. Luego de 01 minuto y 18 segundos 14:45:30R, cuando el buque lleva rumbo 095.3, velocidad 7.5 km y motor lento avante, el piloto titular (practico) toma el control y ordena todo el timón a estribor.
5. Siendo las 09:46:30R, el piloto titular (practico) ordena a la máquina suave atrás, con un rumbo de 072.1 y 5.9 km de velocidad, para tratar de corregir la posición del buque y retornar al canal navegable.
6. El buque no recupera su ruta dentro del canal de acceso y a las 09:58 este toca fondo.

Del estado de buque:

Dentro del informe solicitado por este despacho, mediante oficio interno N° 24 de marzo de 2021, al señor profesional en defensa Mario ATEHORTUA GIRALDO, se puedo evidenciar lo siguiente:

1. La bitácora no se encuentra anotación que haya fallado alguno de los sistemas de la motonave.
2. El sistema de propulsión no presenta fallas al momento de la inspección
3. El sistema de gobierno no presenta fallas al momento de la inspección, se prueba su funcionamiento tanto desde el puente de gobierno como desde servo.
4. Se realiza inspección visual de pala de timón sin encontrar ninguna novedad.

Así mismo en el Informe de Inspección submarina entregado en idioma castellano mediante traducción N° 04/10.20 de la empresa ASTURIAS SOLUCIONES DE INGENIERIA BUCEO COMERCIAL Y DRAGADO aportado dentro del proceso por el Doctor Carlos Alberto Ariza Oyuela, se logró identificar que:

1. Timón: se encuentra en buenas condiciones y no tiene daños en superficie. No hay signos de soplos o dobleces.



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se garantiza mediante el código QR y el código de verificación.

Identificador: 11AS uprv 8KOU YuPQ QplZ e0Fp Xao=

2. Hélice: la hélice principal consta de cuatro palas, no presenta signos de soplos o dobleces y está en buenas condiciones. Las cuatro palas están limpias, sin caracolejo.
3. Guardacabos: el área del protector de cabos presenta deformaciones en su estructura, no presenta problema alguno, los sellos y aceites están asegurados y tienen cable de acero en su lugar no presenta fuga alguna.
4. Caja de Agua: Las cajas de agua están en buenas condiciones a estribor y a babor, tiene 01 caja de agua a estribor, 02 a babor, los dos costados están cerrados y asegurados con tuercas y piezas metálicas de seguridad.
5. Quilla de pantoque:
6. Estribor: tiene 03 quillas de pantoque en buenas condiciones; no tiene dobleces, fisuras y el cordón de soldadura está en buenas condiciones.
7. Babor: tiene 03 quillas de pantoque en buenas condiciones, tiene dobleces, fisuras y el cordón de soldadura.

De acuerdo a la declaración del señor JAIME AGUSTO CASTRO SUAREZ manifestó en su declaración: *“PREGUNTANDO: sírvase manifestar al despacho si la motonave “EVA TOKYO” presento algún problema en la maquina o en el gobierno durante el tránsito por el canal de acceso el día de los hechos. CONTESTO: aparentemente no, porque yo tuve tiempo suficiente para observar la reacción del buque, en el tránsito desde el fondeadero hasta todo el canal, desde el mismo instante en queda el ancla libre fondo, en ese momento empieza el buque a navegar y uno empieza a calibrar la navegabilidad del buque”.*

Finalmente se puede concluir que la motonave “EVA TOKYO” el día 22 de octubre de 2022 no presento fallas técnicas que pudiera afectar la navegabilidad del buque.

III. Análisis Jurídico del presente caso

Que como ya se estableció el Decreto Ley 2324 de 1984, es la normatividad especial mediante la cual la Autoridad Marítima Nacional posee la competencia jurisdiccional para adelantar las investigaciones por todos aquellos siniestros marítimos que sobrevengan a la navegación.

Así las cosas, en materia de navegación la ley imponen obligaciones a las personas que desarrollan esta actividad, teniendo en cuenta que se debe realizar con una razonable diligencia respecto de las medidas previas, concurrentes o posteriores al ejercicio de la navegación y las que devengan de su operación.



Identificador: f1AS uprv 8KOU YuPQ QpZ e0Fp Xao=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza mediante el código QR adjunto.

rumbo 115.5 con motor lento avente, se da la orden babor 5 al timón.

3. Pasados 23 segundos el piloto en entrenamiento ordena todo el timón a babor, en este momento el buque llevaba rumbo 116.7, motor parado, velocidad 9.1 km.
4. Luego de 01 minuto y 18 segundos 14:45:30R, cuando el buque lleva rumbo 095.3, velocidad 7.5 km y motor lento avante, el piloto titular (practico) toma el control y ordena todo el timón a estribor.
5. Siendo las 09:46:30R, el piloto titular (practico) ordena a la máquina suave atrás, con un rumbo de 072.1 y 5.9 km de velocidad, para tratar de corregir la posición del buque y retornar al canal navegable.
6. El buque no recupera su ruta dentro del canal de acceso y a las 09:58 este toca fondo.

Del estado de buque:

Dentro del informe solicitado por este despacho, mediante oficio interno N° 24 de marzo de 2021, al señor profesional en defensa Mario ATEHORTUA GIRALDO, se puedo evidenciar lo siguiente:

1. La bitácora no se encuentra anotación que haya fallado alguno de los sistemas de la motonave.
2. El sistema de propulsión no presenta fallas al momento de la inspección
3. El sistema de gobierno no presenta fallas al momento de la inspección, se prueba su funcionamiento tanto desde el puente de gobierno como desde servo.
4. Se realiza inspección visual de pala de timón sin encontrar ninguna novedad.

Así mismo en el Informe de Inspección submarina entregado en idioma castellano mediante traducción N° 04/10.20 de la empresa ASTURIAS SOLUCIONES DE INGENIERIA BUCEO COMERCIAL Y DRAGADO aportado dentro del proceso por el Doctor Carlos Alberto Ariza Oyuela, se logró identificar que:

1. Timón: se encuentra en buenas condiciones y no tiene daños en superficie. No hay signos de soplos o dobleces.



Identificador: 1LAS uprv 8KOU YuPQ Qpiz e0Fp Xao=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se respalda en la validez de este documento electrónico. La validez de este documento electrónico se respalda en la validez de este documento electrónico.



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza por medio de la siguiente clave de validación: 11AS uprv 8KOU YuPQ QplZ e0Fp Xa0=

Que el artículo 2356 del Código Civil Colombiano, 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.

Se consideran que la culpa se presume, por lo que será suficiente a fin de obtener una reparación, demostrar la existencia del daño **y que este se produjo a causa de una actividad calificada como peligrosa**, caso en el cual son obligados a reparar el daño tanto la persona.

Conforme a lo anterior, la orientación actualmente predominante se refiere a que, en los eventos dañosos generados por las actividades peligrosas, se aplica un régimen objetivo debido al factor de riesgo al que se exponen quienes despliegan este tipo de actividades. De tal manera, que basta la ejecución del riesgo creado por el agente responsable para que el daño resulte imputable a ella.

Así las cosas, no es la diligencia y cuidado como un hombre prudente actuando (responsabilidad subjetiva) la que se toma en cuenta sino, la prevención exigida para que no se produzca el posible resultado, en desarrollo de la actividad que coloca en peligro latente a la sociedad (responsabilidad objetiva)

Es necesario indicar que, en materia de navegación, la ley impone obligaciones a las personas que desarrollan esta actividad, teniendo en cuenta que se debe realizar con una razonable diligencia respecto de las medidas previas, concurrente o posteriores al ejercicio de la operación.

En el caso en concreto, la embarcación “EVA TOKYO” no presentó falla alguna en su sistema de gobernación, sino que intervinieron una serie de factores acciones u omisiones que propiciaron un error humano, por parte del piloto en entrenamiento y el Piloto práctico, que corresponde examinar:

Al tratarse de piloto prácticos la Organización Marítima Internacional –OMI– (organismo de las Naciones Unidas encargado de los asuntos marítimos y la protección del medio marino) ha reconocido la importancia de *“emplear prácticos competentes en los accesos a puertos y otras zonas donde es necesario contar con un conocimiento local especializado (resolución A 159 (ES.IV)” y la necesidad de que los Estados organicen los servicios de practica y adopten normas de seguridad para prevenir la ocurrencia de siniestros marítimos por errores en la navegación.*²

² Documento publicado por la OMI. “La Omi y la Seguridad de la Navegación”. Enero de 1998. <http://www.imo.org>. “El registro de siniestros marítimos del Lloyd’s, edición correspondiente a 1958 –años anteriores al periodo de sesiones de la Asamblea de la OMI– señalaba que el 16% del tonelaje de buques mercantes siniestrados ese año (56000 tb) se había perdido por abordajes, y un 32% adicional (115000 tb) por colisiones con restos de naufragios sumergidos. La inmensa mayoría de estos siniestros (...) fue causada total o parcialmente por errores o deficiencias de carácter náutico. (...) históricamente, los peores desastres marítimos han sido resultado de abordajes u otros accidentes atribuibles a errores de navegación.”

El numeral 25 del artículo 2 de la ley 658 de 2001³ indica:

“Piloto practico Es la persona experta en el conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas de la jurisdicción de una capitanía 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” (Negrilla y subrayado fuera del texto original).

Aunando a lo anterior, este fallador hace especial mención que, dentro de las obligaciones principales del piloto práctico, se encuentran:

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

Frente a los deberes y compromisos del piloto práctico tenemos que de acuerdo a las pruebas allegadas se denota una falta de diligencia en la prevención exigida por la norma, pues como el mismo argumenta y declara:

“(…) PREGUNTADO: De acuerdo a su respuesta anterior cual fue la asesoría que usted le corrigió al piloto en entrenamiento y cuál fue la asesoría que el piloto en entrenamiento emitió. CONTESTO: corregí la asesoría que el emitió en inglés, él dijo estribor a babor 20, las asesorías que emitió el piloto en entrenamiento fue en la boya de mar 2, 3,4 en ese trayecto”. (Cursiva fuera del texto)

En la misma forma el señor MANUEL ALEJANDRO BRAVO GUERRERO en su declaración calidad de piloto de entrenamiento a bordo manifestó: “EVA TOKYO” manifestó: ***“PREGUNTADO: diga al despacho si en ese momento de cambio de rumbo el buque tuvo alguna dificultad para maniobrar y poder perfilar la proa a la boya de mar. CONTESTO: si, la recomendación que realice el señor piloto práctico la corrigió ya que la respuesta en su giro necesitaba más Angulo de timón”***. (Cursiva fuera del texto)

De igual modo es evidente dentro de las declaraciones del capitán y timonel de la motonave “EVA TOKYO”:

De la declaración del señor SAMMY BENDIJO TAN CONTESTO: ***“Si antes de que sucediera el incidente pasando la boya 6 y 5, piloto en entrenamiento ordenó que girara a babor, entonces el piloto jefe noto que se había un hecho un giro***

³ ley 658 de 2001



Identificador: 11AS uprv 8KOU YUFP QpIZ e0Fp Xao=

considerable, por lo cual, el piloto jefe ordenó que giraran a estribor; la corriente estaba empujando hacia el Noroeste y el buque ya no pudo moverse a estribor. El piloto jefe ordenó retroceder, pero solamente el barco tocó fondo. (Cursiva fuera del texto)

Así mismo el señor ESMALLA JESSIE CRIS LAGANG indico: *CONTESTO: Me dio una orden que virara a babor, cuando el piloto práctico noto que iba muy rápido a babor tomo el control de la motonave y ordeno a girar a estribor. PREGUNTADO: Sírvase informar que acción tomo el piloto practico una vez que asumió el mando del piloto en entrenamiento. CONTESTO: el piloto práctico ordeno girar a estribor pero ya era demasiado tarde, la corriente nos había tirado hacia afuera del canal y hacia un área más llana. (Cursiva fuera del texto)*

De las anteriores consideraciones, y el análisis probatorio se puede concluir que, una vez dada la orden del piloto en entrenamiento de girar todo el timón a babor, el piloto titular tarda 01 minutos y 18 segundos para dar la orden de girar todo el timón a estribor, tiempo suficiente para que el buque haya salido del canal del acceso y no haya podido retomar la derrota, no habiendo el piloto en entrenamiento elegido la combinación correcta entre propulsión y ángulo de timón para haber mantenido el buque dentro del canal, y así evitar el encallamiento.

De lo expuesto anteriormente, se desprende que, sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, pesa una presunción de responsabilidad por ser quien con su obrar ha creado la inseguridad de los asociados, para este caso, el inculpado solamente se exonera de su responsabilidad demostrando su diligencia y cuidado, y existen tres factores eximentes de responsabilidad como ya se refirió con anterioridad: a) fuerza mayor B) caso fortuito C) **intervención de un elemento extraño** no imputable al inculpado y que haya originado la consumación del accidente.

Por causal eximentes de responsabilidad se entiende aquella causal que impide imputar determinado daño a una persona, haciendo improcedente, en consecuencia, la declaratoria de responsabilidad. En este sentido, las causales exagerativas (causa extraña) impiden la imputación, en ocasiones porque es inexistente el nexo de causalidad (por ejemplo, en el hecho del tercero como causa exclusiva), en ocasiones demostrando que, si bien el demandado por acción u omisión causó el daño, lo hizo llevado o coaccionado por un hecho externo, imprevisto e irresistible.

Que dentro de los alegatos de conclusión el doctor CARLOS ALBERTO ARIZA OYUELA alego eximente de responsabilidad "causa extraña", Frente al tema el Consejo de Estado ha indicado lo siguiente:

En lo relacionado con (iii) la exterioridad de la causa extraña, si bien se ha señalado que dicho rasgo característico se contrae a determinar que aquella no puede ser imputable a la culpa del agente que causa el daño o



Identificador: 1LAS uprv 8KOU YuPQ Qpiz e0Fp Xiao=

que el evento correspondiente ha de ser externo o exterior a su actividad, quizás sea lo más acertado sostener que la referida exterioridad se concreta en que el acontecimiento y circunstancia que el demandado invoca como causa extraña debe resultar ajeno jurídicamente, pues más allá de que sostener que la causa extraña no debe poder imputarse a la culpa del agente resulta, hasta cierto punto, tautológico en la medida en que si hay culpa del citado agente mal podría predicarse la configuración -al menos con efecto liberatorio pleno- de causal de exoneración alguna, tampoco puede perderse de vista que existen supuestos en los cuales, a pesar de no existir culpa por parte del agente o del ente estatal demandado, tal consideración no es suficiente para eximirle de responsabilidad, como ocurre en los casos en los cuales el régimen de responsabilidad aplicable es de naturaleza objetiva, razón por la cual la exterioridad que se exige de la causa del daño para que pueda ser considerada extraña a la entidad demandada es una exterioridad jurídica, en el sentido de que ha de tratarse de un suceso o acaecimiento por el cual no tenga el deber jurídico de responder la accionada”⁴ (Cursiva fuera del texto)

Así mismo el tratadista Tamayo Jaramillo, define causa extraña como:

“La causa extraña es el efecto irresistible y jurídicamente ajeno al deudor o agente causante del daño y que constituyen causa extraña la fuerza mayor o el caso fortuito, el hecho exclusivo de un tercero y el hecho exclusivo de la víctima”⁵ (Cursiva fuera del texto)

Dentro de la declaración del piloto en entrenamiento:

“PREGUNTADO: informe al despacho que ordenes emitió usted al timonel en el momento de hacer tránsito en la boya 5 y 7. CONTESTO: se le dio órdenes tanto todo a estribor como todo a babor, eso es todo. PREGUNTANDO: informe al despacho a que se refiere cuando usted dice que “debió recuperar la caída que esos momento traía el buque hacia babor”. CONTESTO: porque en vista de la caída a babor necesito recuperar para buscar el canal a estribor. PREGUNTANDO: informe al despacho que causo la caída del buque a babor en ese momento de acceso al Puerto de Tumaco entre las boyas 5 y 7. CONTESTO: Para mi es difícil saber porque el buque reacciona, teniendo en cuenta que la reacción con el timón, todo a estribor el buque tiene que caer estribo, pero aun con el timón todo a estribor el buque sigue cayendo a babor. (Cursiva fuera del texto).

Revisado el material probatorio no existe prueba que configure este eximente de responsabilidad, como ya se ha indicado el retraso de la corrección por parte del piloto titular (practico) al piloto de entrenamiento fue la variable que ocasiono el siniestro marítimo.

⁴ CONSEJO DE ESTADO. Sección Tercera, sentencia del 26 de marzo de 2008.

⁵ TAMAYO JARAMILLO, Javier. Tratado de responsabilidad civil, t. II., Ed. Legis. Bogotá D.C., 2010, págs. 6-7.

En el caso que nos ocupa, se encuentra probado que el hecho generador del siniestro objeto del asunto sub examine, fue la conducta principalmente del piloto de practico a bordo de la Motonave "EVA TOKYO", pese al retardo de las correcciones. Lo anterior fundado en la falta de diligencia, cuidado y sin la prevención exigida por la Ley, que les asistía a las partes y la falta de ejecución de un acto para evitar la consumación del siniestro marítimo que hoy se investiga.

IV. Avalúo del daño

En relación con el avalúo de los daños ocasionado con el siniestro marítimo-Encallamiento ocurridos con la motona "EVA TOKYO" OMI 9865520 de bandera panameña, no obra en el expediente prueba que permita avaluar los posibles daños ocasionado con el siniestro marítimo, por lo tanto, ese despacho se abstendrá de pronunciarse al respecto.

Los hechos sobre los cuales se fundan las decisiones jurídicas aquí tomadas, están demostrados con las pruebas múltiples aportadas y según la facultad que la ley otorga, fueron apreciadas siguiendo las reglas de la sana critica, con el fin de conocer el mérito o valor que se deduce de su contenido, lo que conlleva a que en su conjunto sea valorada como una unidad y como tal fue apreciada para finalmente concluir que, en mérito de lo anteriormente expuesto el suscrito Capitán de Puerto de Tumaco Isla, en uso de sus facultades y en especial las que confiere el artículo 5º, numeral 27 del Decreto Ley 2324 de 1984.

V. De la responsabilidad Administrativa por violación a las normas de la marina mercante.

El artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, exige que en las investigaciones por siniestro marítimo se impongan sanciones o multas que fueren del caso, si se comprobaren violaciones a las normas de Marina Mercante o a los reglamentos que regulan las actividades marítimas, lo cual se procederá a analizar.

Que, habiéndose probado la materialización de la violación de una serie de normas de la marina mercante, infringidas como consecuencias de los hechos hoy investigados por parte del Piloto practico y del piloto de entrenamiento teniendo que las mismas se encuentran para su configuración y decreto dentro del término que exige la norma, contados a partir de la ocurrencia del hecho, en virtud de las competencias establecidas en el Decreto Ley 2324 de 1984, se procede a señalar:

Que, por parte del Piloto práctico, tenemos las funciones y obligación, no cumplió de acuerdo a lo establecido en la Ley 658 del 2001, los siguientes artículos:

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

“Artículo 14. Función del piloto práctico. Es la de asesorar al Capitán del buque en la maniobra de practicaje y no lo reemplaza en el mando del mismo. (Cursiva fuera del texto)

Que si bien es cierto el piloto práctico no reemplaza al capitán en la maniobra, este despacho considera que asume la totalidad de la responsabilidad del siniestro ocurrido, en virtud que es la persona idónea conocedor del acceso del canal de Tumaco y quien tuvo control de la navegación durante este. Así mismo el numeral 4 del artículo 61 indica:

“La negligencia en la prestación de la actividad marítima del practicaje”.

En el caso concreto, basta observar los diversos elementos materiales probatorios que obran en el expediente, así como las declaraciones rendidas por parte de los sujetos procesales intervinientes en el presunto asunto, en momento justo de la ocurrencia del siniestro marítimo, para concluir de manera clara e inequívoca, que el hecho generador del siniestro marítimo objeto del asunto sub examine, obedeció a la tardía intervención por parte del piloto titular JAIME AGUSTO CASTRO SUAREZ para corregir ordenes de rumbo emitidas de forma errónea por el piloto de entrenamiento MANUEL ALEJANDRO BRAVO GUERRERO ocasionando que la embarcación “EVA TOKIO” OMI 9865520 se encallara.

Con fundamento en lo anterior, el Capitán de Puerto de Tumaco en uso de sus facultades legales y reglamentarias conferidas por el Decreto Ley 2324 de 1984.

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO: DECLARAR responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de Encallamiento al señor JAIME AGUSTO CASTRO SUAREZ identificado con cedula de ciudadanía N°73.072.879 en calidad de piloto práctico a bordo de la Motonave “EVA TOKYO” OMI 9865520, con fundamento en lo expuesto en la parte motiva del presente proveído.

ARTÍCULO SEGUNDO: ABSTENERSE de pronunciarse con respecto al Avalúo de los daños ocasionados por el Siniestro Marítimo Encallamiento de motonave capitán “EVA TOKYO” OMI 9865520, de conformidad con lo expuesto en la parte considerativa del presente fallo.

ARTÍCULO TERCERO: DECLARAR que como consecuencia de los hechos existió Violación a Normas de Marina Mercante y a la seguridad de la vida humana en el mar, por lo tanto, se declaran responsable al señor JAIME AGUSTO CASTRO SUAREZ identificado con cedula de ciudadanía N°73.072.879 en calidad de piloto práctico a bordo de la M/N “EVA TOKYO” OMI 9865520, de conformidad con lo establecido en la parte considerativa del presente proveído.

ARTICULO CUARTO: SANCIONAR, por violación a las normas de marina mercante al señor JAIME AGUSTO CASTRO SUAREZ identificado con cedula de ciudadanía N°73.072.879 en calidad de piloto práctico a bordo de la motonave con la suma de diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigente, correspondientes a Diez Millones Pesos, (\$10.000.000) determinados en 263,13 UVT, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

Parágrafo: Los mismos deberán ser consignados a la cuenta corriente No. 188-000031-27, Bancolombia a nombre de la DIRECCION GENERAL MARITIMA, con Nit. 830.027.904.

ARTÍCULO QUINTO: NOTIFICAR personalmente el contenido de la presente decisión a los señores SAMMY BENDIJO TAN identificado con pasaporte N°P15674A en calidad de Capitán, ESMALLA JESSIE CRIS LAGANG identificado con pasaporte N°P0423061B, señor JAIME AGUSTO CASTRO SUAREZ identificado con cedula de ciudadanía N°73.072.879 en calidad de piloto práctico de la Motonave "EVA TOKYO" IMO 9865520.

ARTICULO SEXTO: CONTRA la presente decisión proceden los recursos de reposición en subsidio de apelación, que deberá se interpuesto dentro de los Cinco (5) días siguientes a la notificación personal o desfijación del edicto, tal como dispone el artículo 46 del Decreto Ley 2324 de 1984.



Capitán de Fragata **ALBERTO LUIS BUELVAS SUSA**
Capitán de Puerto de Tumaco



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza por medio de la firma electrónica. Identificador: 1IAS uprv 8KOU YuPQ Qpiz e0Fp Xao=