

# DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 29 MAR 2019

Referencia: 13012012004  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Apelación

## OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el abogado JIMMY JEFFREY FORERO PAEZ, apoderado del Armador, Capitán y Tripulación de la motonave "SARINE", en contra del fallo de primera instancia proferido el 30 de septiembre de 2015 por el Capitán de Puerto de Barranquilla, dentro de la investigación adelantada por el siniestro marítimo de abordaje presentado entre las motonaves "SARINE" de bandera de Malta y "VEGA POLLUX" de bandera Antigua y Barbuda, ocurrido el día 31 de agosto de 2012, previos los siguientes:

## ANTECEDENTES

1. Mediante informe del 31 de agosto de 2012, suscrito por el jefe de la Estación de Control de Tráfico Marítimo, el Capitán de Puerto de Barranquilla, tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves "SARINE" y "VEGA POLLUX".
2. Por lo anterior el día 31 de agosto de 2012, 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 30 de septiembre de 2015, a través de la cual declaró responsabilidad por la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje al señor BEKAVAC MARKO HRVASTSK en condición de Capitán de la motonave "SARINE". Asimismo, no declaró responsabilidad por violación a normas de marina mercante.
4. El día 29 de octubre de 2015, el abogado JIMMY JEFFREY FORERO PAEZ, apoderado del Armador, Capitán y Tripulación de la motonave "SARINE", presentó recurso de reposición y en subsidio apelación contra la decisión de primera instancia.

5. El día 5 de mayo 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 el recurso de apelación por el siniestro marítimo ocurrido 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 JIMMY JEFFREY FORERO PAEZ, apoderado del Armador, Capitán y Tripulación de la motonave "SARINE", el Despacho se permite extraer lo siguiente:

"(...)

*Como podrá observar el Despacho el evento raíz que llevó al abordaje fue la parada súbita, repentina e imprevisible del motor propulsor de la M/n SARINE. Nótese que el Perito señala no haber encontrado fallas previas en el motor, bombas o en el sistema de intercambiador de calor que refrigera el motor.*

*Advierte el auxiliar de la justicia que fueron las condiciones turbias (lodo) del río Magdalena las que afectaron el aislamiento térmico por taponamiento, sobrecalentando el motor y activándose los sistemas de seguridad de la máquina apagándola. Ello ocasionó que la M/n SARINE quedará a la deriva.*

*El piloto, el Capitán y la Tripulación de la M/n SARINE actuaron de forma eficiente y rápida para conjurar la emergencia, sin embargo, las acciones ejecutadas no lograron evitar el abordaje.*

*La doctrina y la jurisprudencia citadas dan sustento a la excepción de fuerza mayor y caso fortuito que exonera a mis representados de la responsabilidad por el siniestro marítimo de abordaje. La presunción de responsabilidad civil que apareja el ejercicio de actividades peligrosas es de naturaleza legal, las (sic) admite prueba en contrario.*

*Entonces, la prueba que conjura la responsabilidad civil en el presente caso, la constituye el dictamen pericial junto con las declaraciones del Piloto, la tripulación y*

*el capitán de la M/n SARINE, piezas procesales que señalan que el hecho raíz o generador de la pérdida de propulsión de la embarcación y por ende el abordaje, no obstante haber actuado diligentemente durante la emergencia, no es otro que el taponamiento del sistema de enfriamiento del motor propulsor a causa del lodo y desechos provenientes del lecho del río Magdalena, circunstancia que resultaba ser imprevisible e irresistible para el Capitán de la motonave momentos durante el cual hacia su tránsito por el canal navegable con miras a salir a alta mar. (...)" (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, a su vez hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta, así:

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 31 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 JIMMY JEFFREY FORERO PAEZ, apoderado del Armador, Capitán y Tripulación de la motonave "SARINE", este Despacho se permite exponer las siguientes consideraciones:

El argumento central del escrito de apelación suscrito por el apoderado del Capitán de la motonave "SARINE", con el cual solicita que se exonere de responsabilidad civil a su poderdante es que se configuró la causal eximente de responsabilidad por fuerza mayor o caso fortuito al indicar que el evento raíz del abordaje fue la parada súbita, repentina e imprevisible del motor propulsor de la nave.

Al respecto, se debe precisar que aunque bien es cierto que la parada de motor fue lo que causó que la motonave "SARINE" quedara a la deriva e impactara con la motonave que se encontraba atracada, no se debe perder de vista que la detención de motor tiene un origen relacionado con el sobrecalentamiento del mismo, lo cual hubiera podido ser corregido por el personal de máquinas de la nave.

Sobre la causal exonerativa de responsabilidad civil de fuerza mayor o caso fortuito, la Corte Suprema de Justicia<sup>1</sup> 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 (...)* (Cursiva fuera de texto).

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 supuesto legal se encontrará configurado cuando, de cara al suceso pertinente no pueda o pudo evitar, ni eludir sus efectos<sup>2</sup> (...)"* (Cursiva y subraya fuera de texto).

Por lo anterior, al realizar el cotejo entre la mencionada tesis jurisprudencial con el acervo probatorio recolectado, se puede entrever que las circunstancias que rodearon el siniestro no constituyen una fuerza mayor o caso fortuito inevitable. Lo anterior, se colige debido a que el hecho pudo ser previsto por el Jefe de Máquinas de la motonave "SARINE" al efectuar las acciones correspondientes para mitigar la novedad relacionada con el sistema de enfriamiento. Adicionalmente, no se constituyó el elemento de la irresistibilidad toda vez que disponía de las medidas para realizar las correcciones que considerara necesarias, o en su defecto pudo haberle informado al Capitán de la nave sobre lo encontrado y postergar el zarpe de la nave hasta no solucionar la situación evidenciada.

---

<sup>1</sup> Corte Suprema de Justicia en sentencia del 27 de febrero de 2009, magistrado ponente Arturo Solarte Rodríguez

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

Así las cosas, el Despacho considera que no se configuró la causal de exonerativa de responsabilidad civil de fuerza mayor o caso fortuito y por lo tanto no se accederá a las pretensiones propuestas por el abogado JIMMY JEFFREY FORERO PAEZ.

## 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, subraya y negrilla fuera de texto).*

A su vez, la norma en cita establece [2]:

*"APLICACIÓN DE TRATADOS Y CONVENIOS: Las disposiciones del presente título se aplicarán sin perjuicio de lo dispuesto en los tratados y convenios internacionales ratificados por Colombia" (Cursiva fuera de texto).*

En igual sentido, el anexo 1 de la Resolución MSC.255 (84) adoptada el 16 de mayo de 2008, que trata del Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos prevé:

*"Capítulo 2. Definiciones (...), 2.9. Siniestro marítimo: acaecimiento, o serie de acaecimientos, directamente relacionado con la explotación de un buque que ha dado lugar a cualquiera de las situaciones que seguidamente se enumeran (...)*

- (1) La muerte o las lesiones graves de una persona;*
- (2) La pérdida de una persona que estuviera a bordo.*
- (3) La pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque;*
- (4) Los daños materiales sufridos por un buque;*
- (5) La varada o avería de un buque, o el hecho de que se vea envuelto en un abordaje;*
- (6) Daños materiales causados en la infraestructura marítima ajena al buque que representen una amenaza grave para la seguridad del buque, de otro buque, o de una persona; o*

*(7) Daños graves al medio ambiente, o la posibilidad de que se produzcan daños graves para el medio ambiente, como resultado de los daños sufridos por un buque o buques. (Cursiva, negrilla y subraya fuera de texto)*

De conformidad con lo determinado en la normatividad y las disposiciones internacionales establecidas por Organización Marítima Internacional - OMI y la situación fáctica, se puede colegir que en efecto el siniestro marítimo acaecido es abordaje entre las motonaves "SARINE" y "VEGA POLLUX", el día 31 de agosto de 2012.

### 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>3</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.

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 RAFAEL GOMEZ GOMEZ para que conceptuara al respecto de las circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro. Por lo tanto, de su dictamen puede extraerse lo siguiente:

"(...)

#### 4.5 PRONUNCIAMIENTO PERITO DE MÁQUINAS

<sup>3</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005. M.P. Pedro Octavio Munar Cadena.

(...)

- El Capitán de un buque cualquiera, es el responsable del buque cuyo mando se le ha encomendado, la llegada del práctico abordaje no elimina esta responsabilidad al mando. Como preparativos para las maniobras a realizar se debe estudiar cuidadosamente el área, las condiciones del medio, comprobar profundidades, la velocidad propia, la velocidad de la corriente, tomar nota de los puntos críticos, así como seleccionar las marcaciones peligrosas sobre objetos en el muelle, posibles obstáculos, comunicaciones internas y comunicaciones externas.

- No existen dos maniobras iguales, ni reglas exactas que aplicar, la experiencia para realizar maniobras de atraque en el puerto de Barranquilla, indica que no solo que se debe preparar la idea de la maniobra, si no tener presente las fuerzas propias y externas, los efectos de interacción, la amplitud, de espacio disponible, las alternativas que pueden surgir inesperadamente por la acción de agentes externos. De manera especial hacer caso a los consejos del piloto práctico conocedor de las condiciones locales y experto para las aguas que fue calificado él aconseja sobre la maniobra, informa las peculiaridades del río, conoce las variaciones de la corriente, los problemas particulares del canal de acceso y muelle, conoce las enfilaciones y marcas de tierra, del puerto y todo lo relacionado con este. El conocimiento de las condiciones locales aumenta considerablemente teniendo en cuenta la información que se tiene disponible en las cartas. Definitivamente es conveniente preparar la maniobra para sacarles el mínimo provecho a todas estas condiciones.

- Influye de manera decisiva la condición de operación de la maquinaria principal ya que su correcto mantenimiento es parte primordial de la ejecución del movimiento y operación del buque, ya que fundamentalmente sin propulsión no hay movimiento y cuando se opera bajo las condiciones especiales de un río se reducen drásticamente los tiempos de reacción ante una eventualidad; el estudio, prudencia, temple y, sobre todo, decisión, al manejar los medios de que se dispone para la maniobra deben ser fundamentales para prevenir que el buque, corra riesgos innecesarios.

- Considero que las condiciones de turbidez de las aguas del Río Magdalena en este sector, con respecto a las condiciones externas presentes en el área, realmente ocasionan el incremento del aislamiento térmico por la película de lodo que llega a cubrir y hasta taponar los tubos por donde circula el flujo de agua que efectúa la transferencia de calor del agua dulce que refrigera el motor propulsor del buque, haciendo ineficiente el proceso y conllevando la parada del mismo por sobre temperatura, que activa los sistemas de protección del motor.

- Las acciones posteriores a la parada del motor, fueron bien ejecutadas por el personal de máquinas, pero el escaso tiempo y el limitado espacio de maniobra en que se inscribe al buque en las condiciones especiales de lugar que representan el maniobrar en el río, no permitieron arrancar el motor nuevamente, con lo cual se hubiera recuperado la propulsión y así la capacidad de operar el buque en las maniobras requeridas por el puente de gobierno.

- El correcto mantenimiento de los equipos de propulsión son fundamentales para responder ante las condiciones de emergencia; pero más aún aquellas que corresponden a espacios reducidos para maniobrar con buques cercanos o muelles.

- El ancla es una herramienta de prevención para controlar las emergencias y la doctrina la establece para ser utilizada también en casos de peligro máximo y como tal fue utilizada por el piloto práctico y la tripulación del buque, sin embargo las condiciones extremas de masa del buque, viada, acción de la corriente y tensión súbita la llevaron a sus límites comprensibles de rompimiento y es perfectamente aceptable que bajo estas circunstancias de operación extrema haya fallado cuando agotó su descenso de cadena y sufrió la tensión máxima.

- Se verificaron los documentos de historial de maquinaria y registro de operación de la misma sin encontrar evidencia de daño en el motor propulsor anterior al evento fruto de esta investigación.

- En el registro de mantenimiento no se encontró evidencia de falla en el intercambiador de calor o de las bombas que circulan las aguas de enfriador interno y externo." (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.

Así las cosas, el Despacho procederá a citar la declaración rendida por parte del señor BEKAVAC MARKO HRVASTSK en condición de Capitán de la motonave "SARINE", con el fin de esclarecer los hechos ocurridos el día 31 de agosto de 2012, así:

"El día 31 de agosto transcurrió como cualquier zarpe normal, el barco en lastre, el clima estaba perfecto, se hicieron las pruebas del equipo que fueron normales, el piloto estaba abordo habíamos intercambiado información, el buque estaba libre y procedimos a dejar el Puerto levantamos anclas cuando ya habíamos dejado el muelle liberamos el remolcador. El piloto ordenó despacio avante debido a aguas proco profundas, nunca llegamos a 165 RPM, solo a 135 RPM, en ese momento el motor fallo exactamente a las 12:53 tratamos de todo para volver a encender el motor pero no pudimos, se informó al piloto que el motor había fallado, el piloto se manejó correctamente y ordenó, capitán soltemos las anclas a estribor hicimos lo que ordenó, pero el buque continuó moviéndose, tratamos de retener con el ancla pero repentinamente el ancla se rompió y el barco giró a estribor 90°, como estábamos muy cerca del buque VEGA POLLUX no pudimos hacer nada, y el buque abordó al VEGA POLLUX, después de eso nos movimos sin máquinas hacia atrás más adelante llamamos a los remolcadores para que vinieran a ayudarnos. Eso es todo." (Cursiva fuera de texto)



Conforme a lo previamente citado, se puede colegir que el día 31 de agosto de 2012, la motonave "SARINE" se disponía a zarpar del muelle No. 4 de la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla y en atención a ello, se requirió de la asistencia del Piloto Práctico PABLO ORELLANO y el apoyo del remolcador "EOS II". Al dar inicio a la maniobra, el motor propulsor perdió potencia, imposibilitándole alcanzar la velocidad requerida para el desarrollo correcto de la misma. Por ello, fue necesario ordenar soltar las anclas para detener el movimiento de la nave; sin embargo, el ancla se rompió y generó un giro de 90° grados, lo que derivó en el abordaje con la motonave "VEGA POLLUX" que se encontraba atracada en el muelle de la Sociedad Portuaria de Palermo, ocasionando averías en la sección media del buque.

Sentado lo precedente, el Despacho procederá a realizar un examen de los aspectos que contribuyeron a la materialización del siniestro marítimo de abordaje, así:

### **Planificación de la maniobra y sujetos intervinientes**

Inicialmente, es preciso indicar que la motonave "SARINE" poseía un Tonelaje de Registro Bruto de 5.087. Por ello, en atención a lo dictado por el artículo 4° de la Ley 658 de 2001<sup>4</sup>, era obligatoria la presencia de un Piloto Práctico que asesorara al Capitán de la nave en la maniobra a desarrollar.

Para el caso en concreto, se desempeñó como Piloto Práctico el señor PABLO ORELLANO ALTAHONA, quien se encontraba en posesión de una licencia de primera categoría que lo facultaba para ejercer como Práctico de una motonave de hasta 50.000 T.R.B.

Para la maniobra a ejecutar, es posible observar que se hizo necesaria la participación del remolcador "EOS II", quien intervino de forma activa para zarpar del muelle donde se encontraba atracada la motonave "SARINE". Sin embargo, una vez se encontraba libre del muelle la nave, el Práctico ordenó liberar el remolcador y no procedió a escoltar el tránsito de la misma.

Ahora bien, en relación a la planificación de la maniobra propiamente, es imperioso citar lo declarado por el Capitán de la motonave "SARINE" y el Piloto Práctico, tal y como se desarrollará a continuación:

- Capitán Motonave "SARINE":

*"Intercambiamos la tarjeta de pilotos con toda la información relevante del barco, informamos al piloto que el barco estaba en lastre, que el barco no tenía impulsor lateral de proa y por eso fue que utilizamos los remolcadores todo fue correcto como siempre, no había nada fuera de lo ordinario, la corriente era de cerca de 2 nudos (...)"*

*(...) él me informó que teníamos que salir del muelle llegar hasta cierto punto, no hubo mucha información específica porque era algo sencillo, me dijo que*

<sup>4</sup> "Por la cual se regula la actividad marítima y fluvial de practicaaje como servicio público en las áreas Marítimas y Fluviales de jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional."

*con la corriente y con el buque el lastre íbamos a usar solamente un (1) remolcador que no había mucho tráfico, que todo era normal, el clima estaba bien."*

*"(...) yo estaba de acuerdo porque todo estaba perfecto." (Cursiva fuera de texto)*

- Piloto Práctico:

*"(...) le planifiqué la maniobra que se iba a hacer al Capitán y estuvo de acuerdo (...)"*

*"Tenía planos del canal navegable de esa zona de fecha 29 de agosto, el cual presentaba buenas profundidades para la maniobra, el Capitán me dijo que no era necesario el plano, me presente como Piloto Práctico, le salude y le dije que era el piloto práctico nombrado para el zarpe, planifiqué la maniobra que íbamos a hacer, la planificación de la maniobra fue verbal, le dije al Capitán "vamos a tener la ayuda de un remolcador" él me dijo que estaba bien, y le dije que íbamos a hacer, coloque el remolcador con línea del buque a popa, soltando los cabos de proa y dejando solamente una línea de spring popa, los cabos fueron sueltos todos menos el spring, se sueltan los cabos de proa el buque va abriendo de proa y de popa, se suelta el spring y el remolcador a la vez, se ordena al remolcador que vaya la popa a empujar con despacio su máquina principia el buque a virar a babor y virarlo abajo, se ordena al remolcador que se separe del lado de babor del buque. Cuando estuvo todo claro procedí a dar maquina despacio y cuando estuve a la altura de la boya 23 el buque se para."*

*"(...) El idioma inglés, que es el acostumbrado para la maniobra, el cual nos entendíamos normalmente. (Cursiva fuera de texto)*

De acuerdo a lo afirmado en las citadas declaraciones, se colige que en la maniobra de zarpe de la motonave "SARINE" existió una planificación por parte del Piloto Práctico, la cual fue concertada con el Capitán, manifestándole la información de relevante sobre el puerto, la forma en que se desarrollaría, el idioma ingles para la comunicación entre los intervinientes y los medios a utilizar como el apoyo del remolcador "EOS II".

### **Velocidad y desarrollo de la maniobra**

En este punto, se considera importante referirse a la velocidad sobre la cual se ejecutó la maniobra de zarpe de la motonave "SARINE", toda vez que para la realización segura de esta actividad se requiere que la velocidad de gobierno sea la precisa para que el buque no pierda maniobrabilidad, garantizando de este modo la efectividad y la plena efectividad del timón.

Por ello, el Capitán de la motonave "SARINE" señaló respecto de la velocidad que llevaba la misma, lo siguiente:

*"No sé exactamente cuáles eran velocidades pero cuando le pregunte el tercer oficial me dijo que la velocidad era de 7.5 nudos. En ese momento estábamos a velocidad media, nunca llegamos a velocidad completa, media avante son 157 RPM y completo*

*avante son 165RPM pero en ese momento llegamos a 135 RPM aunque el Piloto había solicitado todo avante." (Cursiva fuera de texto)*

Lo enunciado por el Capitán de la motonave "SARINE" resulta ser trascendental, toda vez que señala que su motonave llevaba una velocidad aproximada de 7.5 nudos, siendo esta una velocidad incompleta en contraposición a lo ordenado por el Piloto Práctico, como quiera que este había dado la orden de "todo avante". Quiere decir lo anterior, que la motonave no alcanzó la velocidad requerida para una maniobra segura, denotando de esta manera fallas en la maquinaria de la nave y de la cual este Despacho se referirá a continuación.

### Novedades en la maquinaria

Teniendo en cuenta que la motonave "SARINE" no alcanzó la velocidad requerida para la realización exitosa de la maniobra de zarpe, es necesario que el Despacho se refiera a los daños que contribuyeron en el siniestro marítimo de abordaje.

Por el anterior motivo, se citarán diferentes pruebas que servirán de sustento para aclarar lo correspondiente a la causa de los daños, así:

- Declaración del señor BEKAVAC MARKO HRVASTSK en condición de Capitán de la motonave "SARINE":

*"El sistema enfriador estaba atascado con barro por lo que se perdió el enfriamiento lo que causo restricción en el flujo, la maquina principal fallo debido a la alta temperatura del agua." (Cursiva fuera de texto)*

- Declaración del señor FATOVIV DAVOR HRVATSKO en condición de Jefe de Máquinas de la motonave "SARINE":

*"Yo verifique todas las cosa que debo verificar para zarpar, esta es mi tercera llegada al puerto de Barranquilla, verifiqué el motor porque tenemos una situación con el sistema del enfriador, que la temperatura nunca disminuía por debajo de 70. Cuando la temperatura empezó a aumentar llame al puente para pedirles que disminuyeran la velocidad lo cual hicieron hasta 140 RPM pero eso no fue suficiente para enfriar el motor de nuevo los llamé y les informe que era posible que tuviéramos problemas el motor dejo de funcionar después de 5 minutos porque se activó la protección del motor que lo apaga automáticamente por sobrecalentamiento no pude arrancar el motor de nuevo hasta que llevo una temperatura de 70° 75° pero ya era demasiado tarde. También quiero informar que yo arranque las dos bombas la 1 y la 2 con agua del rio y (sic) interna del circuito cerrado pero tampoco me sirvió para enfriar el motor."*

(...)

*"El agua del rio que se estaba utilizando para limpiar estaba muy sucia estaba verde y parece que las bombas recogieron todo ese barro y sucio que venía del rio, y empezamos a perder el enfriamiento de los intercambiadores de calor, el barco no tenía*

*velocidad que de pronto había ayudado a limpiar los sistemas y estaba parando y arrancando las bombas para tratar de enfriar el motor pero sin ningún resultado."*

(...)

*"No, no hubo un Black Out solamente el motor dejó de funcionar, todo el resto estaba funcionando bien."* (Cursiva fuera de texto)

Teniendo en cuenta las declaraciones, la motonave no alcanzó la velocidad requerida para la maniobra de zarpe, debido a un sobrecalentamiento en su motor principal, lo que generó que dejara de funcionar y se apagara automáticamente. Según indica el Jefe de Máquinas, el agua del río que se estaba utilizando para la limpieza, se encontraba sucia y llena de barro, por lo que empezó a perder velocidad. Sin embargo, es de resaltar que cuando realizó la verificación del motor, este tenía una situación particular con el sistema de enfriamiento.

Por su parte el señor JAIRO ARTETA GOENAGA, Perito Marítimo en ingeniería naval categoría "A", determinó dentro de sus conclusiones y recomendaciones, lo siguiente:

*"La M/N "SARINE", está clasificada por la casa "BUREUA VERITAS", revisado los antecedentes se encontraron y verificaron los reporte de casco y maquinaria, estando acordes a las exigencias de las normas internacionales.*

*Los historiales de maquinaria presentan el mantenimiento periódico, el cual ha sido realizado a la maquinaria principal.*

(...)

*Por lo anteriormente expresado y verificado, puedo concluir que el tipo de falla presentada tiene correspondencia y/o incidencia en generar la señal de parada de emergencia del motor propulsor dentro del sistema de operación automática.*

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

### **Acciones desplegadas**

Una vez dejó de funcionar el motor, se procederá a examinar cuales fueron las acciones que se tomaron para impedir que colisionara con la motonave "VEGA POLLUX", la cual se encontraba atracada de forma correcta en el muelle de la Sociedad Portuaria Palermo.

El Piloto Práctico PABLO ORELLANO, manifestó una vez sucedió lo concerniente al daño de la máquina lo siguiente:

*"(...) el capitán me avisa que no había maquina procedí a dominarlo con timón pero fue imposible y de inmediato le dije al Capitán que fondeáramos el ancla de estribor para aguantar la viada el buque, se fueron como 8 grilletes de cadena, cuando está muy cerca al buque VEGA POLLUX, se rompió la cadena y el buque golpeó a dicho*

*buque por el costado estribor, en el rebote del golpe salió hacia fuera y se fondeo el ancla de babor para que no fuera a darle a otro buque que estaba detrás de la VEGA POLLUX, la cual si funcionó (...)"*

*(...) después del golpe al VEGA POLLUX ya que iba a golpear al otro buque el FRONTIER, con la fondeada de esa ancla evite que hubiera golpeado el FRONTIER. Esa ancla si funcionó y quedamos a 70 metros del muelle de Palermo sin pegarle a otro buque. Así evité un daño más grande.*

*(...) No use el ancla de babor porque al lanzarla el buque va es hacia la banda de babor, el barco al agarrar el fondo la popa hubiera golpeado a los dos buques automáticamente, por eso use la de estribor porque el ancla de estribor hace efecto con la corriente y el buque coloca la proa rio arriba en dirección de la corriente." (Cursiva fuera de texto)*

Frente a ello, el Perito RAFAEL GOMEZ GOMEZ, conceptuó lo siguiente:

### *"3.5 USO DE ANCLA DE EMERGENCIAS*

*Además de los usos que tiene el ancla, se debe mirar el ancla como un freno de emergencia.*

*Cuando se está maniobrando en aguas poco profundas, o canales, o maniobra de atraque en puerto, el ancla siempre debe estar lista para usarse en cualquier momento.*

*Mientras más experiencia tenga el maniobrista, deberá considerar el uso del ancla pues más oportunidad tendrá de utilizarla como punto de atraque portátil. El ancla la puede utilizar el maniobrista como herramienta de prevención para controlar la aproximación al muelle."*

*(...)*

*- El ancla es una herramienta de prevención para controlar las emergencias y la doctrina la establece para ser utilizada también en casos de peligro máximo y como tal fue utilizada por el piloto práctico y la tripulación del buque, sin embargo las condiciones extremas de masa del buque, viada, acción de la corriente y tensión súbita la llevaron a sus límites comprensibles de rompimiento y es perfectamente aceptable que bajo estas circunstancias de operación extrema haya fallado cuando agotó su descenso de cadena y sufrió la tensión máxima." (Cursiva y subraya fuera de texto)*

Así las cosas, se puede afirmar que la decisión de soltar el ancla de la motonave "SARINE" fue correcta, teniendo en cuenta que esta puede ser utilizada como un mecanismo para detener la viada del buque ante cualquier situación imprevista de emergencia.

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

### El Capitán, sus funciones y atribuciones

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;*

(…)

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 fuera de texto)*

De igual forma el Decreto 1597 de 1988, actualmente compilado en el Decreto 1070 de 2015<sup>5</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 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*

---

<sup>5</sup> Por el cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa

*dejando en tales casos constancia de ello en el diario de navegación.”*  
(Cursiva, subraya y negrilla fuera de texto)

### El Piloto Práctico, sus funciones y atribuciones

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 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 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.”* (Cursiva fuera de texto)

El Decreto 1466 de 2004, por medio del cual se reglamenta la Ley 658 de 2001, establece lo siguiente en el numeral 11 del artículo 1:

*“Servicio de practicaje. 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 practicaje, 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.”*  
(Cursiva fuera de texto)

### Reglamento internacional para prevenir los abordajes – COLREG 1972

En este punto es pertinente referirse al contenido del Convenio internacional para Prevenir los Abordajes – COLREG 1972 (Adoptada por Colombia a través de la Ley 13 de 1981), la cual dispone:

*“Regla 5 Vigilancia.*  
*Todos los buques mantendrán en todo momento una eficaz vigilancia visual y auditiva, utilizando asimismo todos los medios disponibles que sean apropiados a las*

circunstancias y condiciones del momento, para evaluar plenamente la situación y el riesgo de abordaje.

**Regla 6 Velocidad de seguridad.**

Todo buque navegará en todo momento a una velocidad de seguridad tal que le permita ejecutar la maniobra adecuada y eficaz para evitar el abordaje y pararse a la distancia que sea apropiada a las circunstancias y condiciones del momento. Para determinar la velocidad de seguridad se tendrán en cuenta, entre otros, los siguientes factores:

a) En todos los buques:

- i) El estado de visibilidad;
- ii) La densidad de tráfico, incluidas las concentraciones de buques de pesca o de cualquier otra clase;
- iii) La maniobrabilidad del buque teniendo muy en cuenta la distancia de parada y la capacidad de giro en las condiciones del momento;
- iv) De noche, la existencia de resplandor, por ejemplo, el producido por luces de tierra o por el reflejo de las luces propias;
- v) El estado del viento, mar y corriente, y la proximidad de peligros para la navegación;
- vi) El calado en relación con la profundidad disponible de agua.

b) Además, en los buques con radar funcionando correctamente:

- i) Las características, eficacia y limitaciones del equipo de radar;
- ii) Toda restricción impuesta por la escala que esté siendo utilizada en el radar;
- iii) El efecto en la detección por radar del estado de la mar y del tiempo, así como de otras fuentes de interferencia;
- iv) La posibilidad de no detectar en el radar, a distancia adecuada, buques pequeños, hielos y otros objetos flotantes;
- v) El número, situación y movimiento de los buques detectados por radar;
- vi) La evaluación más exacta de la visibilidad que se hace posible cuando se utiliza el radar para determinar la distancia a que se hallan los buques u otros objetos próximos." (Cursiva y subraya fuera de texto)

Según lo extractado del COLREG, se deben tener en cuenta ciertas reglas para realizar una navegación segura, como mantener vigilancia constante visual y auditiva, igualmente usar todos los medios disponibles apropiados a la circunstancia. Por otra parte, se debe mantener una velocidad adecuada que le permita conservar al buque la maniobrabilidad con el fin de evitar un riesgo de abordaje. Para determinar esta velocidad, se dispone que los buques deben tener en cuenta el rango maniobrabilidad del mismo, considerando aspectos como la capacidad de parada de giro en las condiciones del momento, así como el estado meteorológico; en cuanto a los buques que tengan radar funcionando correctamente, se debe tener presente la posibilidad de no detectar en el radar a distancia adecuada buques pequeños u otros objetos flotantes, así como poseer una evaluación exacta de la visibilidad, la cual se hace posible al utilizar en el radar para calcular la distancia entre buques más próximos.



Una vez analizado el material probatorio obrante a la presente investigación jurisdiccional, la normatividad aplicable el caso, y haciendo uso de la sana crítica, el Despacho pudo llegar a las siguientes conclusiones:

- La maniobra de zarpe de la motonave "SARINE", fue planificada por el Piloto Práctico y concertada con el Capitán de la nave, manifestando en todo momento acuerdo respecto a ello.
- Para dicha maniobra, fue empleado el apoyo del remolcador "EOS II", el cual se desempeñó de forma correcta ante la tarea encomendada.
- Una vez zarpó la nave, el Piloto Práctico ordenó dar full avante, sin embargo la nave no pudo ejecutar lo dispuesto al presentar una falla en el motor propulsor.
- La motonave "SARINE" quedó con su motor propulsor fuera de servicio, por sobrecalentamiento del mismo, lo que generó que se apagara automáticamente.
- La mencionada deficiencia del motor se presentó por una falla en el sistema de enfriamiento, generada a su vez por succión de agua llena de lodo que afectó el funcionamiento del mismo.
- En los historiales de la maquinaria, se presentan mantenimientos periódicos, el cual ha sido realizado a la maquina principal.
- Posterior a la parada de motor de la nave, la acción de soltar el ancla fue la más acertada, previniendo de esta forma unas consecuencias más graves.

En consideración de lo anteriormente expuesto, el Despacho puede ultimar que el hecho generador del siniestro marítimo fue la situación relacionada con el sobrecalentamiento de la maquinaria principal, generada por una falla en el sistema de enfriamiento. Por tal razón, se responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje al Capitán de la motonave "SARINE", toda vez que el Jefe de Máquinas de la nave indicó tener una situación especial con el sistema de enfriamiento, lo que indica que había un problema previo al zarpe y debía ser corregido antes de emprender la navegación.

Razón por la cual, al ostentar el señor BEKAVAC MARKO HRVASTSK la condición de Capitán y no haber encontrado que operó una de las causales exonerativas de responsabilidad, el Despacho procederá a declarar la responsabilidad civil extracontractual de éste y en consecuencia respaldará lo dispuesto en el fallo emitido en primera instancia.

## VII. Del avalúo de los daños

En relación al avalúo de los daños, se evidencia que estos fueron tasados en la suma de MIL CIENTO CUARENTA Y SIETE MILLONES CUATROCIENTOS DOS MIL SETECIENTOS SETENTA Y TRES pesos m/cte. (\$ 1.147.402.773.00). Teniendo en cuenta lo

anterior, este Despacho determina procedente confirmar el artículo cuarto del fallo emitido en primera instancia por el Capitán de Puerto de Barranquilla.

**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 puede observar que el fallador de primera instancia consideró que no existieron para el presente caso infracciones a la normatividad marítima. Sin embargo, teniendo en cuenta que a la fecha de estudio del asunto existe imposibilidad de sancionar, toda vez, que han transcurrido más de tres (3) años desde la ocurrencia del hecho, el Despacho se abstendrá de realizar tal análisis.

**IX. De las conclusiones**

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

- El siniestro marítimo de abordaje se produjo con la responsabilidad del Capitán de la motonave "SARINE", tal y como lo determinó el fallo del *A quo*.
- El Despacho acogerá el avalúo de los daños realizados por el fallador de primera instancia.
- En cuanto a la responsabilidad administrativa por violación a normas de Marina Mercante, se debe indicar que existe la imposibilidad de sancionar, por haber transcurrido más de tres años desde la ocurrencia de los hechos, de tal manera que se confirmará lo dispuesto por lo establecido en la sentencia emitida en primera instancia.

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

**RESUELVE**

**ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR** en su integridad el fallo de fecha 30 de septiembre de 2015, proferido por el Capitán de Puerto de Barranquilla, con fundamento en lo expuesto en la parte considerativa del presente proveído.

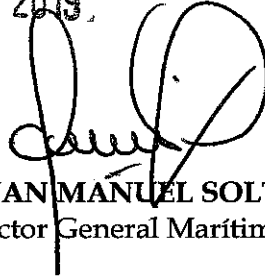
**ARTÍCULO 2º. NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Barranquilla el contenido de la presente decisión a los señores BEKAVAC MARKO HRVASTSK en condición de Capitán de la motonave "SARINE", PABLO ORELLANO ALTAHONA en condición de Piloto Práctico, al señor JIMMY JEFFREY FORERO PAEZ apoderado del Capitán y armador de la motonave "SARINE", al señor HERNÁN ROJAS PEÑA en condición de Apoderado del Armador, Capitán y Tripulación de la motonave "VEGA POLLUX", así como a las demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

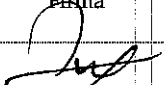
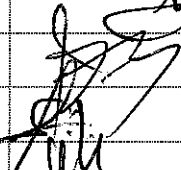


**ARTÍCULO 4°.-** Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de Barranquilla debe remitir copia digital del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima, para lo de su competencia.

Notifíquese y cúmplase.

29 MAR 2019.



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

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