

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

29 JUN 2018

Referencia:

13012011005

Investigación:

Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 24 de julio de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Barranquilla, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "TILOS" de bandera de Malta, ocurrido el 11 de mayo de 2011, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El Capitán de Puerto de Barranquilla tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "TILOS", el día 11 de mayo de 2011, razón por la cual el mismo día, decretó la apertura de la investigación, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos y fijó fecha para la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
2. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Barranquilla el día 24 de julio de 2014 profirió decisión de primera instancia, a través de la cual no declaró responsabilidad a los señores PAVLO KOLOMOYETS, en condición de la motonave "TILOS" y OSCAS FLOREZ RODRIGUEZ, en condición Piloto Práctico a bordo de la citada nave. de igual forma, no declaró responsabilidad por violación a normas de Marina Mercante.
3. Al no interponerse recurso de apelación contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Barranquilla envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme lo establece el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2º, artículo 2º, del Decreto 5057 de 2009, esta Dirección General es competente para conocer en consulta las investigaciones por siniestros marítimos ocurridos dentro del territorio establecido 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.

ANÁLISIS TÉCNICO

El Perito Marítimo en “Navegación y Cubierta” Categoría “A” ALVARO DUARTE MÉNDEZ determinó en su dictamen, lo siguiente:

“(…)

10.0 Evaluación de los hechos

- Respecto del hundimiento (“SQUAT”), hay que recordar que si bien el buque cuenta con las tablas resultantes de las pruebas de mar, estas son elaboradas para condiciones normales de operación en aguas abiertas y a velocidad de mar. Dentro de la información de a bordo, no se contaba con información del hundimiento dinámico bajo las condiciones de su operación en aguas someras fluviales correspondientes a las impuestas localmente en Barranquilla.
- De acuerdo con los datos e información respecto de las características y condiciones que respecto de la nave, además de la naturaleza y tipo del buque, el Capitán manifestó que generalmente manejaba estas situaciones con velocidades mínimas que le permitiesen lograr un adecuado gobierno del buque, a fin de reducir de manera considerable el efecto del hundimiento dinámico (“SQUAT”).
- En consecuencia, para efectos náuticos, a los 9,30 metros del calado en popa, habría que adicionar los 0,80m del hundimiento dinámico, lo que significaba un calado “dinámico” de 10,1m., pero de acuerdo con lo manifestado por el Capitán, al maniobrar a baja velocidad él podría lograr que este hundimiento se limitara a 0,30m, cuyo 10% que corresponde a 0,96m comparando con el 1,5m calculado como UKC, daba la certidumbre de seguridad durante la navegación desde el momento del zarpe y a lo largo del río, hasta salir al mar.
- El piloto práctico si tenía conocimiento acerca de que tras la maniobra de zarpe de la M/N “TILOS”, se tenía programado el atraque de la M/N “MAGNUM POWER”, cuyo ingreso estaba autorizado por parte del centro de control de tráfico marítimo, de acuerdo a información que le fue suministrada por esta última, al momento de reportar el inicio de la maniobra de zarpe. El CCTM le informó que en ese momento, la M/N “MAGNUM POWER” se encontraba realizando la aproximación al área de abordaje de pilotos para cumplir con el “rendez-vous” con la lancha de pilotos y preparar su ingreso al puerto y que atracaría en la SPRB en el muelle que dejaría disponible la M/N “TILOS”.
- Dado que la información de la ecosonda solo era presentada a través de la pantalla digital, entre el momento del zarpe y la varadura, no hubo registro alguno de las profundidades.
- Dentro del desarrollo de la maniobra de zarpe, no se detectó ninguna descoordinación ni por error por parte de ninguno de los remolcadores.
- El piloto práctico manifestó conocer las condiciones de profundidad del muelle de la SPRB y canal navegable adyacente, a partir de la información batimétrica contenida en los planos, los mismos que él

suministró al despacho. Además, manifestó conocer las condiciones de corriente del río, tanto en proximidades al muelle, como a lo largo de su porción navegable. Respecto de los valores de la corriente, manifestó que, a partir de comparaciones realizadas entre las mediciones instrumentales de las velocidades de los buques, de acuerdo con sus tablas de velocidades y la velocidad real registrada “sobre el fondo” (speed over ground), medida por el sistema de navegación satelital (GPS) durante las maniobras efectuadas a bordo de cada uno de los buques entre las semanas anteriores, además del empleo de los métodos empíricos empleados por los pilotos prácticos para obtener la velocidad a partir del caudal del río en la diferentes épocas del año, sabía que para la fecha de los acontecimientos, la velocidad de la corriente tanto en la zona general del muelle, como del sector navegable adyacente, se había estimado entre 5 y 6 nudos.

- *No había aviso a los navegantes advirtiendo del siniestro del remolcador “JUAN CAMILO” que había naufragado ocho días antes de la varada de la M/N “TILOS” y dadas las condiciones ambientales reinantes para la fecha de los hechos, la información batimétrica disponible para la fecha no era idónea.*
- *En consecuencia, los planos batimétricos “oficiales”, levantados periódicamente por CORMAGDALENA, suministrando la información de las profundidades y caudales del río, constituyen los únicos documentos de soporte y única referencia náutica de utilidad para los Pilotos Prácticos y demás usuarios del tramo navegable que permite el acceso de la zona portuaria. A pesar de no constituir un producto idóneo, los planos así producidos constituyen la única fuente de información batimétrica que, al proveer información reciente de las características del lecho fluvial del río Magdalena, contribuyen a mantener un relativo nivel de seguridad requerido para el acceso/salida y navegación en aguas esta vía fluvial.*

(...)” (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.

1. Respecto de lo que se consideran siniestros marítimos el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984 establece:

“Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internaciones, 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, negrilla y subraya fuera de texto)

Por lo tanto del material probatorio, se comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "TILOS" de bandera de Malta, ocurrido el 11 de mayo de 2011.

2. De la revisión de la decisión de primera instancia se evidencia que el Capitán de Puerto de Barranquilla, no declaró responsabilidad a los señores PAVLO KOLOMOYETS, en condición de la motonave "TILOS" y OSCAS FLOREZ RODRIGUEZ, en condición Piloto Práctico a bordo de la citada nave, debido a que se configuro uno de las causales exonerativas de responsabilidad como lo es la fuerza mayor o caso fortuito.

Sentado lo anterior, cabe señalar que dicho siniestro fue declarado en el fallo de primera instancia como varadura, por ello se hace necesario que el Despacho especifique que se trata del siniestro marítimo de encallamiento, tal como está consagrado en el Decreto Ley 2324 de 1984. Por lo tanto, la expresión "varadura" fue utilizada incorrectamente, debido que no se encuentra catalogada como un tipo siniestro marítimo, y por ende no está contemplado en la normatividad, más sin embargo es utilizada como sinónimo en la definición de encallamiento, por lo que hay lugar a precisar este aspecto en la parte resolutive de la presente decisión.

Ahora bien, de las pruebas recolectadas en la presente investigación se puede resumir sobre los hechos que el día 11 de mayo de 2011, la motonave "TILOS" de bandera de Malta tipo granelero, se disponía a realizar maniobra de zarpe de la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla, al mando de su Capitán señor PAVLO KOLOMOYETS, y asistido por los Prácticos OSCAR MANUEL FLOREZ RODRIGUEZ y LUIS CARLOS CAÑON MURCIA (Auxiliar). Para la realización de la maniobra en mención, fue solicitado el apoyo de los remolcadores "BARRANQUILLA" - asegurado por proa, "DON LUCHO" - asegurado por la amura de babor y el "GOLIAT" asegurado por la aleta de babor. Encontrándose la maniobra en desarrollo, la nave encalló a una distancia perpendicular al muelle No. 5 de frente de atraque de la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla - SPRB.

De acuerdo a los anteriores hechos, se puede concluir que en efecto el siniestro marítimo a que tuvo lugar fue el encallamiento de la motonave "TILOS" y que esta se presentó en la ejecución de una actividad peligrosa como lo es la navegación marítima.

De la misma manera 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 causal¹.

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.

¹ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005. M.P. Pedro Octavio Munar Cadena.

Respecto de la nominación de los remolcadores "DON LUCHO", "GOLIAT" y "BARRAQUILLA" para el apoyo de la maniobra de zarpe, es preciso indicar que se hizo necesaria la asistencia de los mismos atendiendo al Tonelaje de Registro Bruto con el que contaba la motonave "TILOS", por cuanto ostentaba un TRB de 31.643. Lo anterior en correspondencia a lo dispuesto en el artículo 6 de la Resolución 138 de 2005, texto actualmente compilado en el artículo 4.3.5.1.2.1 del Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC 4), documento reglamentario aprobado mediante Resolución 135 de 2018, prevé el uso de remolcadores de manera obligatoria para naves cuyo tonelaje supere los dos mil (2.000) TRB.

En lo concerniente al desempeño de la asistencia de los remolcadores, dentro de la declaración rendida por el señor OSCAR FLOREZ, en condición de Piloto Práctico (Principal), indicó lo siguiente:

"(...) el remolcador DON LUCHO como manifesté en mi reporte del incidente, manifesté al capitán de puerto mi reconocimiento de gratitud aprecio y admiración a los capitanes de los remolcadores GOLIAT, DON LUCHO y BARRANQUILLA por su profesionalismo para manejar situaciones de esta magnitud, quienes sin lugar a dudas con su concurso evitaron una situación de magnitudes catastróficas para el puerto de Barranquilla." (Cursiva fuera de texto)

De igual forma, con base en la anterior respuesta proporcionada fue solicitado manifestar si los remolcadores anteriormente referenciados tuvieron incidencias negativas en el siniestro investigado, respondió:

"No tuvieron ninguna incidencia." (Cursiva, subraya y negrilla fuera de texto)

Teniendo en cuenta las afirmaciones realizadas por el Práctico, siendo esta la persona encargada de ejecutar la maniobra, dando instrucciones a los remolcadores, se puede colegir de esta manera que los Capitanes de los remolcadores nominados "DON LUCHO", "GOLIAT" y "BARRANQUILLA", no tuvieron injerencia en la constitución del siniestro bajo estudio.

De otra parte, es menester analizar otro de los puntos, el cual respecta a la presencia del remolcador "JUAN CAMILO" debido a que había naufragado el día 3 de mayo de 2011, se encontraba sumergido y representaba un peligro para la navegación en la zona.

Es de mencionar que el Piloto Práctico advirtió sobre su presencia al Capitán de la motonave en la planeación de la maniobra y sobre el peligro que este representaba, informándole sobre la distancia aproximada de 150 metros del muelle 6 de la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla.

Ahora bien, en relación a las ayudas a la navegación utilizadas como cartas náuticas, en declaración del Práctico al ser interrogado sobre la utilización de la carta náutica colombiana o extranjera para la maniobra, respondió:

"No, ni carta de navegación colombiana ni carta de navegación extranjera solamente los planos batimétricos suministrados por CORMAGDALENA y la S.P.R.B." (Cursiva fuera de texto)

De tal manera, que basta la realización del riesgo creado por la administración para que el daño resulte imputable a ella².

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.

Por otra parte, es de mencionar que con motivo al grado de dificultad de la maniobra a desplegar, las características operacionales del buque, las condiciones de calado y corriente, la empresa Pilotos del Puerto de Barranquilla tiene como políticas la disposición de acompañamiento de un Piloto Práctico auxiliar, que para el caso fue el señor LUIS CARLOS MURCIA.

Es de mencionar, que la función del Práctico auxiliar - LUIS MURCIA era correlacionar electrónicamente lo que el Piloto principal estaba ejecutando visualmente, así como realizar las recomendaciones que a bien considerara realizar.

Sentado lo precedente, en lo concerniente a la planeación de la maniobra de zarpe de la motonave "TILOS" el señor OSCAR MANUEL FLOREZ RODRIGUEZ, en condición de Piloto Práctico principal, indicó lo siguiente:

"Una vez a bordo efectué el intercambio de información con el capitán de la motonave, explicándole la forma en que se iba a efectuar la maniobra, los remolcadores que iban a ser usados, las características de estos remolcadores, como iban a ser usados los remolcadores, el obstáculo que existía a 150 metros del muelle 6 de la S.P.R.B. esto es el remolcador JUAN CAMILO el cual se encuentra hundido en este sector, se le explicó sobre los planes de batimetría existente para la fecha, el plano general de levantamiento batimétrico No. 493 de CORMAGDALENA fechado 11 de marzo de 2011 y el plano particular No. 32 de la Sociedad Portuaria Rio Grande fechado 24 de abril de 2011, una vez suministrada esta información le requerí al capitán las características generales o ship's particular de la motonave y la carta de piloto "pilot card" se evaluó la eslora del buque, se evaluó el calado en proa y en popa, el trimado que se iba a manejar para la maniobra, la potencia de la máquina, la tabla de velocidades, una vez evaluadas todas estas características se acordó con el capitán iniciar la maniobra de zarpe dentro de los riesgos normales que se manejan en este tipo de maniobras, previamente al inicio de la maniobra le pregunté al capitán si tenía alguna pregunta o alguna duda, a lo que me respondió que tenía todo claro (...)" (Cursiva fuera de texto)

Ahora bien, de la declaración se evidencia que fue realizado el intercambio de información entre el Capitán y los Pilotos Prácticos (Principal y asistente), concertando la forma en la cual se ejecutaría, los remolcadores que iban a ser empleados, de qué tipo de características serían y que labor realizarían.

² Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 11001-3103-038-2001-01054-01 del 24 de agosto de 2009, M.P. William Namen Vargas

365

De igual forma, cuando fue interrogado sobre la confianza que sentía sobre el plano No. 493 del 11 de marzo y el plano batimétrico de la Sociedad Portuaria No. 32 del 24 de abril de 2011 a pesar de su extemporaneidad con la fecha del siniestro, contestó:

"Le repito estos son documentos de referencia pero considero que nadie puede dar fe de la exactitud de lo que ahí se registra para sentirse uno plenamente confiado, vale la pena mencionar el hecho de que la profundidad puede variar muy rápido en el tiempo dependiendo de la dinámica del río." (Cursiva fuera de texto)

En ese mismo sentido es relevante referirse a las condiciones cambiantes del río Magdalena que alude el Piloto Práctico, por ello se procederá a citar lo conceptualizado por el Perito ALVARO DUARTE MENDEZ, así:

"CARACTERÍSTICAS DEL RÍO MAGDALENA

(...)

8.10 Así, las obras hidráulicas con que se ha intervenido el tramo final de río, se ha circunscrito a la construcción de obras asociadas con la reducción de la sección recta de su cauce, estrechamiento con el que se ha buscado inducir el aumento de la velocidad de flujo en la columna de agua, con el propósito de "barrer" del lecho del río los sedimentos, que al acumularse como resultado del fenómeno de floculación a especialmente lo largo del tramo afectado por la "cuña salina", generan la formación de los bancos que impiden o dificultan la navegación.

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

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

Igualmente realizó una evaluación sobre los hechos, determinando lo siguiente:

"10.43 En el caso de la maniobra de zarpe de la M/N "TILOS", al haber sido efectuada el 11 de mayo de 2011, fecha en la que la única referencia de carácter oficial estaba constituida por el plano de CORMAGDALENA N° 493 fechado el 11 de marzo de 2011 (habiendo transcurrido 62 días desde su publicación) y la única referencia de carácter no-oficial era el plano de la Sociedad Portuaria del Río Grande N° 032 fechado el 24 de abril de 2011 (habiendo transcurrido 18 días desde su publicación), no podría constarse con el nivel de confianza y seguridad al momento de su empleo, dada la extemporaneidad de la fecha de su producción, respecto de la fecha de ocurrencia del siniestro.

10.44 Respecto de la situación de la que fue objeto la motonave "TILOS", puede afirmarse que su operación para el zarpe fue realizada por personas que, además de competentes, demostraron la diligencia. Sin embargo, de manera imprevista, se encontraron con el obstáculo constituido por la extensión del banco de origen sedimentario que, identificado en el plano dos (2) meses atrás, había "viajado" aguas abajo, con la probable influencia del efecto turbulento derivado de la presencia en proximidades aguas arriba, del sitio de la varada, del casco del remolcador "JUAN CAMILO" naufragado recientemente y cuyos efectos no fueron identificados." (Cursiva fuera de texto)

Sentado lo anterior, 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.

De igual forma el Decreto 1597 de 1988 "Por el cual se reglamenta la Ley 35 de 1981 y parcialmente el Decreto Ley 2324 de 1984." 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 dejando en tales casos constancia de ello en el diario de navegación. (Cursiva, subraya y negrilla fuera de texto)

De otro lado, la función principal que desempeña un Piloto Práctico, de acuerdo con la Ley y la definición del practicaaje, 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 practicaaje 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 practica. Es el conjunto de actividades de asesoría al Capitán de un buque, debidas al experto conocimiento de las particularidades locales y cualquier clase de maniobra con embarcaciones, en las aguas restringidas de un puerto o área marítima y fluvial de practica, con el fin de asegurar unos niveles óptimos en la gestión de los riesgos involucrados de la navegación restringida incluyendo la necesidad de un juicio independiente de las presiones comerciales inherentes al transporte marítimo y así asegurar la protección de vidas, bienes y medio ambiente." (Cursiva fuera de texto)

Así las cosas, del caso sub examine este Despacho puede llegar a las siguientes conclusiones:

- En la maniobra de zarpe de la motonave "TILOS" de la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla se designaron los Pilotos Prácticos OSCAR MANUEL FLOREZ RODRIGUEZ (Principal) y LUIS CARLOS CAÑÓN MURCIA (Auxiliar) para asesorar al Capitán de la citada nave.
- La conducta náutica del Capitán y Pilotos Prácticos designados fue acertada.
- Se realizó una planeación sobre la maniobra a ejecutar por parte de los Pilotos Prácticos y el Capitán, llegando a un consenso sobre la ejecución de la misma.
- El apoyo prestado por los remolcadores "DON LUCHO", "GOLIAT" y "BARRANQUILLA" a la motonave "TILOS" fue el correcto, es decir, no se detectó descoordinación alguna por parte de ninguno de los remolcadores.
- En términos generales, para el día de los hechos las condiciones meteorológicas eran buenas, sin embargo, la corriente del río Magdalena era muy fuerte.
- Para el día de la ocurrencia del siniestro, la Carta Náutica COL 253 del Río Magdalena se encontraba suspendida, a través de la Resolución No. 271 del 8 de julio de 2010.
- Para la época de los hechos, la única referencia de carácter oficial se encontraba en el plano de CORMAGDALENA No. 493 de fecha 11 de marzo de 2011, asimismo se encontraba el plano de la Sociedad Portuaria Rio Grande No. 032 de fecha 24 de abril de 2011 (No oficial). Por lo

tanto, al cotejar las fechas de los hechos con la de las expediciones de los de los planos que servían como referencia para la navegación, se colige que para el día 11 de mayo de 2011 no se contaban con datos exactos de profundidades de la zona.

- El día 3 de mayo de 2011, el remolcador "JUAN CAMILO" naufragó en proximidades de la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla - SPRB, quedado sumergido en el fondo del mar sin ser reflotado. En consecuencia de ello, se ocasionaron problemas de sedimentación, generando a su vez disminución de las profundidades de la zona.

Así las cosas, el Despacho puede concluir en grado de certeza que las circunstancias que rodearon el presente siniestro de encallamiento de la motonave "TILOS", se encuadran en situaciones inesperadas (*caso fortuito o fuerza mayor*), por cuanto fueron imprevisibles en la medida que para la fecha de los hechos no habían planos batimétricos recientes elaborados por la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena - CORMAGDALENA respecto a la profundidad del Río Magdalena en el canal navegable, debido a que el último emitido para la época, fue emitido con fecha 11 de marzo de 2011, es decir, 62 días desde su publicación.

Asimismo, las circunstancias se tornaron irresistibles debido a que a pesar de contar con los elementos necesarios para el desarrollo de la maniobra de zarpe (Remolcadores y Piloto Práctico), ante los problemas de profundidad de la zona producto de la sedimentación generada entre otros por el casco del remolcador "JUAN CAMILO", el cual había naufragado días antes, había escasa probabilidad de que la motonave "TILOS" no encallara.

Sobre el anterior aspecto, la jurisprudencia³ 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 "[1] (sic) a imprevisibilidad, rectamente entendida, no puede ser desentrañada -en lo que atañe a su concepto, perfiles y alcance- con arreglo a su significado meramente semántico, según el cual, imprevisible es aquello 'Que no se puede prever', y prever, a su turno, es 'Ver con anticipación' (Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española), por manera que aplicando este criterio sería menester afirmar que es imprevisible, ciertamente, el acontecimiento que no sea viable contemplar de antemano, o sea previamente a su gestación material (contemplación ex ante)... Si se aplicase literalmente la dicción en referencia, se podría llegar a extremos irritantes, a fuer (sic) que injurídicos, habida cuenta de que una interpretación tan restrictiva haría nugatoria la posibilidad real de que un deudor, según el caso, se liberara de responsabilidad en virtud del surgimiento de una causa a él extraña, particularmente de un caso fortuito o fuerza mayor (...)" (Cursivas fuera de texto).

³ Corte Suprema de Justicia en sentencia del 27 de febrero de 2009, magistrado ponente Arturo Solarte Rodríguez

36

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

"(...) Aquel estado predicable del sujeto respectivo que entraña la imposibilidad objetiva de evitar ciertos efectos o consecuencias derivados de la materialización de hechos exógenos -y por ello a él ajenos, así como extraños en el plano jurídico- que le impiden efectuar determinada actuación, lato sensu. En tal virtud, este presupuesto legal se encontrará configurado cuando, de cara al suceso pertinente no pueda o pudo evitar, ni eludir sus efectos⁴ (...)", (Cursiva 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 constituyen un caso fortuito o una fuerza mayor inevitable.

En definitiva, atendiendo a las pruebas obrantes en el expediente se puede concluir que en los hechos ocurridos el día 11 de mayo de 2011, intervino uno de los eventos exonerativos de responsabilidad como lo es la fuerza mayor o caso fortuito. Por lo tanto el Despacho procederá a respaldar la exoneración de responsabilidad civil extracontractual de los señores PAVLO KOLOMOYETS en condición de Capitán de la motonave "TILOS" y OSCAR FLOREZ RODRÍGUEZ en condición de Piloto Práctico a bordo de la citada nave.

3. Ahora bien, en relación con el avalúo de los daños, se puede evidenciar que no obra dentro del expediente de la referencia prueba en la cual se relacione el valor de los daños ocasionados en el siniestro marítimo de encallamiento.

Sin embargo, y atendiendo a que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, y de citar a las partes, por cuanto se debe proferir una decisión de plano, en virtud de la naturaleza del siniestro y de que no obran en el proceso pruebas que permitan hacer el respectivo avalúo, el Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

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

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR el artículo primero de la decisión del 24 de julio de 2014, emitida por el Capitán de Puerto de Barranquilla, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, la cual quedara así:

"EXONERAR de responsabilidad civil por la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento al señor PAVLO KOLOMOYETS identificado con el pasaporte No. EK 360530, en condición de Capitán de la motonave "TILOS" de bandera de Malta y al señor OSCAR MANUEL FLOREZ

⁴ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Magistrado Ponente Arturo Solarte Rodríguez, 27 de febrero de 2009.

RODRÍGUEZ identificado con Cédula de Ciudadanía No. 73.072.884 de Cartagena, en condición de Piloto Práctico a bordo de la nave en referencia, con fundamento en lo expuesto en la parte motiva del presente proveído".

ARTÍCULO 2°.- CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión del 24 de julio de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Barranquilla, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO 3°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Barranquilla el contenido de la presente decisión a los señores PAVLO KOLOMOYETS en condición de Capitán de la motonave "TILOS", OSCAR MANUEL FLOREZ RODRÍGUEZ en condición de Piloto Práctico a bordo de la citada nave, ANA LUCIA ESTADA MESA en condición de Apoderada del Armador, Capitán y tripulantes de la motonave "TILOS", MAX RANGEL FUENTES en condición de Apoderado del Piloto Práctico, CARLOS ALBERTO ARIZA OYUELA en condición de Apoderado de INTERTUG S.A., Capitán y Tripulación del Remolcador "DON LUCHO", FABIAN ALCIDES RAMOS ZAMBRANO en condición de apoderado de RETRAMAR S.A.S., al Representante Legal de la Agencia Marítima NAVES S.A.S., y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 4°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Barranquilla, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 5°.- Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de Barranquilla debe remitir copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

29 JUN 2018

Vicealmirante **MARIO GERMAN RODRÍGUEZ VIERA**
Director General Marítimo