

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

7 JUN 2018

Referencia: 13012011-009 CP03  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo de Abordaje - Apelación

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el Recurso de Reposición y en Subsidio Apelación interpuesto por la Abogada Ana Lucía Estrada, apoderada especial del Capitán y Armador de la Motonave "CENTURY VENUS", así como el Recurso de Reposición y en Subsidio Apelación interpuesto por el Abogado Fabián Alcides Ramos Zambrano, apoderado especial del Piloto Práctico Carlos Miguel Salgado, en contra de la decisión de primera instancia, Sentencia No. 055 CP03-ASJUR emitida el día 24 de septiembre de 2013, por el Capitán de Puerto de Barranquilla, dentro de la investigación por Siniestro Marítimo de Abordaje ocurrido entre la motonave CENTURY VENUS de bandera Panameña, identificada con el Número IMO 9490260 y la motonave MACONDO de bandera Panameña, identificada con el Número IMO 9299109, por los hechos ocurridos el día 27 de octubre de 2011, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. Mediante documento de asunto "*Informe de Maniobra Arribo de la M/N CENTURY VENUS*", presentada por el señor William Javier Díaz Linares, en calidad de Controlador de Tráfico Marítimo Barranquilla, así como a través de las Cartas de Protesta presentadas por el Capitán de la Nave "CENTURY VENUS" y el Capitán de la Motonave "MACONDO", acompañado éste por el Primer Oficial y el Jefe de Máquinas, la Capitanía de Puerto de Barranquilla tuvo conocimiento de la ocurrencia del Siniestro Marítimo de Abordaje ocurrido entre la motonave CENTURY VENUS de bandera Panameña, identificada con el Número IMO 9490260 y la motonave MACONDO de bandera Panameña, identificada con el Número IMO 9299109, por los hechos ocurridos el día 27 de octubre de 2011.
2. Como consecuencia de lo anterior, el día 28 de octubre de 2011, el Capitán de Puerto de Barranquilla decretó la apertura de la investigación por el presunto siniestro marítimo de Abordaje, 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. El día 24 de septiembre de 2013, el Capitán de Puerto de Barranquilla profirió fallo de primera instancia, en el que resolvió lo siguiente:

- "(...) Declarar responsables en el grado de culpa de la colisión entre la Motonave CENTURY VENUS de bandera panameña y la Motonave MACONDO, por los hechos ocurridos el 27 de octubre de 2011 a los señores NORMAN GUMARA LIVELO y CARLOS MIGUEL SALGADO, en su condición de Capitán de la motonave CENTURY VENUS y Piloto Práctico para la fecha de los hechos respectivamente (...)
  - "(...) Declarar al armador de la motonave CENTURY VENUS responsable civilmente por las culpas del Capitán y del Piloto Práctico (...)"
  - "(...) Exonerar de responsabilidad del siniestro a la M/N MACONDO".
  - "(...) Declarar al señor CARLOS MIGUEL SALGADO, responsable de incurrir en la falta disciplinaria descrita en el numeral 4 del artículo 61 de la Ley 658 de 2011, y al señor NORMAN GUMARA LIVELO por incumplir sus obligaciones como Capitán de la MN CENTURY VENUS del artículo 1501 numeral 2 del Código de Comercio".
  - "(...) Imponer a título de sanción al señor CARLOS MUGUEL SALGADO, en su condición de piloto práctico, suspensión de la licencia que lo acredita como piloto práctico de primera categoría por el término de quince (15) días contados a partir de la ejecutoria de la presente providencia y sanción consistente en multa de diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes, que corresponden a CINCO MILLONES OCHOCIENTOS NOVENTA Y CINCO MIL PESOS (\$ 5.895.000) al señor NORMAN GUMARA LIVELO, en su calidad de Capitán de la motonave CENTURY VENUS".
  - "Una vez ejecutoriado el presente fallo, procédase a devolver la póliza de garantía presentada por MARVENTURA P&I de la motonave MACONDO, por valor de USD (5.000.00) y sus anexos".
  - "(...) Determinar que el avalúo de los daños de la motonave MACONDO, asciende a la suma de CIENTO CUATRO MIL SEISCIENTOS CATORCE DÓLARES AMERICANOS USD (\$ 104.614)".
4. El día 18 de octubre de 2013, la Abogada Ana Lucía Estrada Mesa, apoderada especial del Capitán y Armador de la Motonave CENTURY VENUS, interpuso Recurso de Reposición y en subsidio Apelación, en contra del fallo de primera instancia emitido el día 24 de septiembre de 2013, por el Capitán de Puerto de Barranquilla. En ese mismo sentido, el día 24 de octubre de la misma anualidad, el Abogado Fabián Alcides Ramos Zambrano, apoderado especial del Piloto Practico de la motonave CENTURY VENUS, interpuso Recurso de Apelación, en contra del fallo de primera instancia emitido el día 24 de septiembre de 2013, proferido por el Capitán de Puerto de Barranquilla.
5. El día 21 de septiembre de 2015, el Capitán de Puerto de Barranquilla resolvió el recurso de reposición presentado por la Abogada Ana Lucía Estrada Mesa, apoderada especial del Capitán y Armador de la Motonave CENTURY VENUS; comedidamente resolvió sobre la concesión del Recurso de Apelación presentado por el Abogado Fabián Alcides Ramos Zambrano, apoderado especial del Señor Piloto Práctico de la Motonave

"CENTURY VENUS". En la providencia referida, el Capitán de Puerto de Barranquilla resolvió lo siguiente:

- "(...) Confirmar en todas sus partes la Sentencia No. 0055 CP03-ASJUR del 24 de septiembre de 2013, proferida dentro de la investigación No. 13012011009, iniciada con ocasión del ABORDAJE de la Motonave CENTURY VENUS, de bandera Panameña, en desfavor de la motonave MACONDO iniciada en la Capitanía de Puerto de Barranquilla, el día 27 de octubre de 2011".
- "Conceder en efecto suspensivo el recurso de Apelación ante el Señor Director General Marítimo solicitado de forma subsidiaria por el señor Fabián Alcides Ramos Zambrano, en calidad de apoderado del Piloto Práctico que asistió a la MN CENTURY VENUS, así mismo como el interpuesto por la señora Ana Lucía Estrada Mesa, en calidad de apoderada del Armador, Agente Marítimo y Capitán de la misma embarcación".

### COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 52 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2º, artículo 2º, del Decreto 5057 de 2009, esta Dirección General es competente para resolver los recursos de apelación por siniestros marítimos ocurridos dentro de la jurisdicción establecida en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

Dicha competencia tiene el carácter de jurisdiccional, en aplicación del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 de la Constitución Política, lo cual fue ratificado por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994, y mediante Concepto de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, con Radicado No. 1605, el día 4 de noviembre de 2004.

### ANÁLISIS TÉCNICO

De acuerdo con el Informe Pericial rendido por el Señor RAMIRO SALAZAR MOLINA, Perito Naval de Navegación y Cubierta Categoría A, tal como figura en los folios desde el número 189 hasta el 220 del expediente objeto de la referencia, se expuso lo siguiente:

***"(...) Análisis de la maniobra realizada por el Capitán Norman Gumara Liveló de la M/N CENTURY VENUS.***

*La maniobra ejecutada por el Capitán durante el zarpe y tránsito por el canal navegable, se considera inadecuada a la circunstancia, toda vez que, al término del viraje la motonave CENTURY VENUS se encontraba totalmente sobre la margen occidental del Río Magdalena, aproximadamente sobre la línea que demarca el área de fondeo No. 1. Acto seguido, continuó su trayecto de navegación sobre la misma línea, lo que causó que se encontrara de frente con la M/N MACONDO.*

***Análisis de la maniobra realizada por el Piloto Práctico Carlos Salgado.***

*La maniobra ejecutada por el piloto práctico en su condición de asesor de la M/N CENTURY VENUS", fue inadecuada a las circunstancias y no efectuó las recomendaciones pertinentes para que el viraje de la M/N se hiciera de formas correcta y evitar que la misma se acercara tanto hacia*

*la margen occidental del Río Magdalena sobre el límite del canal navegable, invadiendo el áreas de fondeo No. 1.*

*En el momento de la emergencia, no recomendó la acción correcta de hacer a babor, que era por donde había aguas suficientes (Canal Navegable) y prefirió recomendar caer a estribor pasando por el área de fondeo No. 1, produciéndose la colisión con la motonave MACONDO.*

**Conducta náutica y técnica del Capitán de la M/N "CENTURY VENUS", Capitán Norman Gumara Livelo.**

*Teniendo en cuenta las condiciones de modo, tiempo y lugar en que sucedieron los hechos, los medios disponibles con que se cuentan dentro de la documentación de referencia, se considera que la conducta náutica y técnica del Capitán, en la maniobra de zarpe y tránsito de salida por el canal navegable del río magdalena, fue incorrecta, de acuerdo a que:*

- No efectuó un adecuado intercambio de información con el piloto práctico, toda vez que, se desconocía la presencia en el área de fondeo No. 1 de la motonave MACONDO.*
- En consecuencia de no llevar la navegación de forma correcta, al posicionar el buque erróneamente en el centro del canal cuando realmente estaba demasiado cercano a la margen occidental.*
- Realizó una apreciación incorrecta de la situación de la M/N MACONDO, al considerar que navegaba en sentido contrario, toda vez que ésta se encontraba en situación de fondeo en barbas de gato (Fondeo con dos anclas), maniobra que se efectúa para reducir el área de borneo y el agarre sea más confiado. Así mismo, en caso de que la motonave MACONDO estuviera garreando, su trayectoria sería aguas abajo.*
- No utilizó el pito como medio de atraer la atención de la M/N MACONDO.*

**Conducta náutica y técnica del piloto práctico de la M/N CENTURY VENUS" Carlos Salgado.**

*(...) La conducta náutica y técnica del piloto práctico de la M/N CENTURY VENUS, en la maniobra de zarpe fue incorrecta, por lo siguiente:*

- Efectuó un inadecuado intercambio de información, toda vez que omitió al Capitán de la presencia de la motonave MACONDO.*
- Efectuó un inadecuado asesoramiento al capitán de la motonave en la maniobra de viraje, toda vez que no recomendó efectuar un viraje más cerrado, con el fin de posicionar al término del mismo en el centro del canal y no demasiado cercano a la margen occidental del Río Magdalena.*

**Conducta náutica y técnica del Capitán de la M/N MACONDO, Franklin Montalvo Roa:**

*Teniendo en cuenta, la condición de fondeo en que se encontraba la M/N MACONDO, además de la hora en la que sucedieron los hechos, el Capitán se encontraba en descanso, sin embargo conforme a los documentos presentados, se considera su conducta adecuada, toda vez que estaban establecidos los turnos de guardia correspondientes y con el requerimiento mínimo necesario,*

*adecuado a los listados de guardia presentados". (Dictamen Pericial, Ramiro Salazar, Folios 216 al 219).*

### ARGUMENTOS DEL APELANTE

Del escrito de reposición y en subsidio apelación presentado por la Abogada Ana Lucía Estrada Mesa, apoderado especial del Capitán y de los Armadores de la Motonave "CENTURY VENUS", este Despacho se permite extraer los siguientes apartes:

- *"El Capitán de la nave CENTURY VENUS no ha debido ser declarado parcialmente responsable del accidente que se investiga. (...) El numeral 2 del artículo 25 de la Ley 658 de 2001, expone que el piloto es el experto en la reglamentación internacional para prevenir abordajes, y en tal virtud, ha debido tomar todas las medidas y solicitar a la tripulación de la motonave CENTURY VENUS que las tomara para prevenir el abordaje.*

*Sin embargo, nada hizo porque tal y como se evidencia de la declaración del piloto práctico, que este creía estar por el centro del canal navegable y mantuvo a la tripulación de la motonave CENTURY VENUS, base ese entendido"*

- *"No hay prueba alguna que permita concluir que el capitán de la motonave CENTURY VENUS y su tripulación no hayan prestado colaboración al Piloto Práctico para que efectuara su labor".*
- *"(...) El piloto Carlos Salgado Cordero debe ser declarado único responsable de las consecuencias que tuvo la maniobra de zarpe de la motonave CENTURY VENUS".*
- *"No se ha debido exonerar de responsabilidad al Capitán y a la tripulación de la motonave Macondo".*
- *"(...) El perito se limita a establecer cuál es el deber ser, sin embargo, eso no quiere decir que eso haya sido lo que ocurrió en el caso que hoy nos ocupa. Por lo tanto, nada establece en relación con las luces de fondeo, esto es, si se evidencia de que ellas estuvieran encendidas".*
- *Por último, la Apoderada alega incumplimiento de lo dispuesto en las Reglas 30, 34, 5, entre otras, del Reglamento Internacional para la Prevención de Abordajes (RIPA)*

Una vez descrito lo anterior, la apoderada del Capitán y Armador de la motonave CENTURY VENUS, solicita que se exonere de responsabilidad al capitán de la motonave en mención.

Entre tanto, del escrito de Apelación presentado de forma directa por parte del Abogado Fabián Alcides Ramos Zambrano, apoderado especial del Señor Carlos Salgado, Piloto Práctico de la Motonave "CENTURY VENUS", este Despacho se permite extraer los siguientes apartes:

- *"(...) ¿Por qué la Capitanía de Puerto no pone su énfasis y rigor en cuento al cumplimiento de normas en la falta de atención de la motonave MACONDO al llamado*

*que le hace la Motonave CENTURY VENUS? La falta de atención a esta llamada y la ausencia de guardia como causa principal del siniestro. Se trata entonces de una fuerza mayor en la modalidad de culpa propia de la víctima, o incluso en la modalidad del hecho de un tercero".*

- *"El fallo omite las sendas pruebas que demuestran que la motonave MACONDO se desplazaba, sea porque había garreado y estaba recomponiendo su posición, pero se movía y estaba en el medio del canal, donde fue impactada pese a la maniobra evasiva de la MN CENTURY VENUS. Prueba de la fuerza mayor en la modalidad de hecho de un tercero, o culpa exclusiva de la víctima.*
- *"Las calificaciones respecto a la conducta del Piloto Práctico están insustentadas".*
- *"De la desestimación o rechazo irresponsable que se hace de las objeciones al dictamen pericial".*
- *"De la falta de proporcionalidad y/o gradualidad de la sanción impuesta al señor Carlos Salgado, Piloto Práctico de la motonave CENTURY VENUS".*

Finaliza el apoderado del Piloto Práctico manifestando que sea revocado el fallo de primera instancia, y, en su lugar, sea declarada la ausencia de responsabilidad de su poderdante.

### **CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO**

Teniendo como fundamento lo expuesto con antelación, este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos procesales y sustanciales que dieron mérito al Capitán de Puerto de Barranquilla, para proferir decisión de primera instancia. Acto seguido, se hará el estudio del caso en concreto, de acuerdo a las facultades dispuestas en la ley para el efecto.

En cuanto a los aspectos procesales que figuran en la investigación, es menester expresar por parte del Despacho, el cumplimiento integral en lo que respecta a las etapas de la investigación surtidas al interior de la primera instancia, esto es, aquellas adelantadas por el Capitán de Puerto. Sobre el asunto, nótese que éstas fueron efectuadas en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Para abordar los aspectos sustanciales constitutivos de la presente investigación, este Despacho se pronunciará en torno a los siguientes ejes temáticos: (1) Aspectos generales de los siniestros marítimos; (2) Del Estudio Jurídico del Caso en Concreto, por último, (3) Del avalúo de los daños ocasionados.

#### **1. ASPECTOS GENERALES DE LOS SINIESTROS MARÍTIMOS.**

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

La complejidad que comporta 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 marino<sup>1</sup>, por el otro, son -sin expresar duda alguna- elementos de relevancia culminantes para el integral funcionamiento de la navegación.

La idea de entender los siniestros marítimos como un asunto inexorablemente relacionado con la seguridad, apelando al carácter riesgoso del derecho marítimo, y su proceso de regulación, ha sido un avance significativo, tanto por la Organización Marítima Internacional como por las autoridades marítimas regionales.

Sobre el particular, valga tener de presente que, en materia internacional, el proceso de regulación de los siniestros ha sido constante y progresivo. El protagonismo lo lideró la Resolución A.173 (ES.IV) adoptada en noviembre de 1968 por la Organización Marítima Internacional, la que haciendo pleno uso de sus prerrogativas, se pronunció acerca de la participación en investigaciones oficiales de siniestros marítimo. Fue para entonces el primer instrumento internacional en tomar partido al respecto, sin perjuicio de aquellos que fueron tomando el mismo cauce.

Al respecto, la Organización Marítima Internacional, haciendo referencia a los antecedentes normativos de carácter internacional concernientes a siniestros marítimos, expuso lo siguiente:

*"La organización ha fomentado la cooperación y el reconocimiento de un interés común mediante diversas resoluciones. La primera de ellas fue la resolución A.173 (ES.IV) (Participación en investigaciones oficiales de siniestros marítimos), adoptada en noviembre de 1968. Otras resoluciones posteriores son las siguientes: Resolución A.322(IX) (Investigación de siniestros marítimos), adoptada en noviembre de 1975, Resoluciones A.440(XI) (Intercambio de información para las investigaciones relativas a siniestros marítimos) y A.442(XI) (Personal y medios materiales que necesitan las Administraciones para la investigación de siniestros y de infracciones de los convenios), ambas adoptadas en noviembre de 1979, y Resolución A.637(16) (Cooperación en las investigaciones de siniestros marítimos), adoptada en 1989". (Código Internacional de Investigación de Siniestros<sup>2</sup>, 2008, p. 2)*

Ahora bien, en cuanto al concepto de siniestro marítimo, este despacho precisa que según el Código de Investigación de Siniestros, el precedente se define como:

*"El acaecimiento o serie de acaecimientos, directamente relacionados con la explotación de un buque que ha dado lugar a cualquiera de las situaciones que seguidamente se enumeran:*

<sup>1</sup> La seguridad de la vida humana en el mar, la prevención 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 el que se aduce lo siguiente: "Dejar un sistema de cooperación entre los gobiernos en la esfera de la reglamentación y las prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes al tráfico marítimo destinado al comercio internacional; adelantar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como resulte posible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por buques (...)".

<sup>2</sup> La denominación integral del Código Internacional de Investigación de Siniestros, es "Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de los siniestros y sucesos marítimos", expedido el día 13 de junio de 2008, por la Organización Marítima Internacional.

1. *La muerte o las lesiones graves a 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 al medio ambiente, como resultado de los daños sufridos por un buque o buques". (Código de Investigación de Siniestros, 2008, p. 5)*

En este mismo sentido, las Resoluciones A.847 de 1997 y MSC.255 de 2008, emitidas por la Organización Marítima Internacional, definen el concepto objeto del presente acápite, como "Todo evento o serie de eventos ocurridos directamente en conexión con las operaciones del buque, y que genere daños".

Entre tanto, la Legislación Colombiana ha acogido gran parte de las definiciones expuestas en el contexto internacional, estructurando su régimen normativo sobre la base de un concepto de siniestro marítimo mixto, por cuanto su definición legal alberga dos contextos que permiten concebir su existencia desde una perspectiva, tanto general como específica.

La general. Establecer que la definición de siniestro marítimo será toda aquella cuya fuente emane de la Ley, los Tratados y los Convenios internacionales, indistintamente que hayan sido suscritos o no por Colombia y por la costumbre nacional o internacional. De manera que, todo concepto cuya denominación implique la definición de un siniestro, será *per se* considerado como tal, siempre que el mismo provenga del contenido de una Ley, Tratado o Convenio Internacional, pues es allí donde se ubica su núcleo esencial.

La específica. Disponer, para efectos de la reglamentación nacional, una lista enumerada de siniestros marítimos, sin que la misma implique ser taxativa, en la que se relacionan el naufragio, el encallamiento, el abordaje, la explosión o el incendio de naves o artefactos navales, estructuras o plataformas marinas; la arribada forzosa, la contaminación marina y los daños causados por nave so artefactos navales a instalaciones portuarias.

Para efectos de lo anterior, el artículo 26 del Decreto 2324 de 1984, sobre los accidentes o siniestros marítimos, prevé:

*"Artículo 26. Accidentes o siniestros marítimos. 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 -haciendo referencia al Decreto 2324 de 1984- 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 forzada;*
- 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".*

## 2. DEL ESTUDIO JURÍDICO DEL CASO EN CONCRETO.

### 2.1. De la conducta y responsabilidad del Piloto Práctico de la Motonave "CENTURY VENUS".

Con el fin de analizar los aspectos fácticos y jurídicos de la conducta y la presunta responsabilidad del Piloto Práctico de la nave "CENTURY VENUS", este despacho se pronunciará en torno al (2.1.1) siniestro marítimo de "Abordaje" y su hecho generador; (2.1.2) la declaratoria de responsabilidad civil extracontractual correspondiente.

#### 2.1.1. El siniestro marítimo de "Abordaje" y su hecho generador.

Del material probatorio que reposa en el expediente, este Despacho comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de "Abordaje" entre la motonave CENTURY VENUS de bandera Panameña, identificada con el Número IMO 9490260 y la motonave MACONDO de bandera Panameña, identificada con el Número IMO 9299109, por los hechos ocurridos el día 27 de octubre de 2011, en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla, en virtud del numeral c) del artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984.

De la revisión de la decisión de primera instancia, se extrae que el a quo declaró responsables en el grado de culpa de la colisión entre la Motonave CENTURY VENUS de bandera panameña y la Motonave MACONDO, por los hechos ocurridos el 27 de octubre de 2011 a los señores NORMAN GUMARA LIVELO y CARLOS MIGUEL SALGADO, en su condición de Capitán de la motonave CENTURY VENUS y Piloto Práctico para la fecha de los hechos respectivamente. Así mismo, exoneró de responsabilidad del siniestro a la M/N MACONDO. Procedió a declarar al señor CARLOS MIGUEL SALGADO, responsable de incurrir en la falta disciplinaria descrita en el numeral 4 del artículo 61 de la Ley 658 de 2011, y al señor NORMAN GUMARA LIVELO por incumplir sus obligaciones como Capitán de la MN CENTURY VENUS del artículo 1501 numeral 2 del Código de Comercio. Por último, determinó imponer a título de sanción al señor CARLOS MUGUEL SALGADO, en su condición de piloto práctico, suspensión de la licencia que lo acredita como piloto práctico de primera categoría por el término de quince (15) días contados a partir de la ejecutoria de la presente providencia y sanción consistente en multa de diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes, que corresponden a CINCO MILLONES OCHOCIENTOS NOVENTA Y CINCO MIL PESOS (\$ 5.895.000) al señor NORMAN GUMARA LIVELO, en su calidad de Capitán de la motonave CENTURY VENUS.

Conforme lo anterior, y respecto a la declaratoria de responsabilidad realizada en la decisión de primera instancia, se estima pertinente realizar el siguiente análisis, conforme las pruebas obrantes en el expediente:

Apelación del Siniestro Marítimo de "Abordaje" entre la motonave CENTURY VENUS de bandera Panameña, identificada con el Número IMO 9490260 y la motonave MACONDO de bandera Panameña, identificada con el Número IMO 9299109  
Radicado: 13012011-009.

Respecto a la ocurrencia del siniestro marítimo, el Piloto Práctico CARLOS SALGADO, en declaración pública surtida al interior de la Tercera Audiencia celebrada el día 15 de noviembre de 2011, en lo que respecta a la ocurrencia de los hechos, afirmó lo siguiente:

*"(...) El día 27 de octubre fue notificado por parte del radioperador de la empresa para la maniobra de zarpe de la MN CENTURY VENUS de la terminal de Monómeros 1, con hora fijada 22:45, estuve a bordo a las 22:40 Horas. (...) La ECTM me respondió, autorizándome la maniobra por no haber tráfico reportado en el área. A dicha maniobra de zarpe me asiste el remolcador COVEÑAS, a las 23:00 horas zarpo de la terminal Monómeros 1 y me asiste para dar la vuelta en el área el RR COVEÑAS. Unos 10 minutos después de haber iniciado maniobra y de terminar de dar la vuelta en la zona quedando en el centro del canal, con una proa aproximada de 302, doy por finalizada la maniobra con el remolcador y observo por mi proa babor unas luces ubicadas aproximadamente entre la enfilación y el faro de orilla X16. Inmediatamente llamo a la ECTM y le pregunto qué tráfico hay en las cercanías del X16, a la cual me responde que no hay tráfico y no me han reportado tráfico alguno.*

*(...) Continúo observando por mi proa a babor unas luces brillantes en toda la trayectoria del buque CNETURY VENUS, llamo por el radio a al motonave MACONDO, mas no responde. Con el Capitán de la motonave CENTURY VENUS se decide caer a estribor con el fin de evitar la colisión con las luces en nuestra proa, evitando caer hacia babor por la cercanía de estas luces hacia ese costado, por la presencia de MN menores en el costado de Barranquilla, por la presencia de rocas en el dique de Boyacá, por esa razón se cayó a estribor hacia la zona de fondeo la cual se presentada libre y despejada, y en la cual había menos exposición a la MN CENTURY VENUS a un grave daño.*

*Durante la maniobra se aprecia ya en la cercanía de la motonave MACONDO, las anclas del buque MACONDO trabajando como spring hacia popa de la MN MACONDO apreciándose como una tendencia de la proa de la MN MACONDO hacia popa de la motonave CENTURY VENUS, alcanzando a rozar con la motonave a pesar de la maniobra de evasión que se estaba efectuando". (Declaración pública, Folio 160 - 161)*

En ese mismo sentido y, respecto a la pregunta relacionada con la decisión de caer a estribor y no a babor, si la motonave CENTURY VENUS transitaba por el centro del canal", el referido sostuvo:

*"Si la motonave CENTURY VENUS mantenía su trayectoria la colisión era inminente con el blanco que se encontraba proa babor. Hacia el costado babor no se podía caer porque el espacio era poco, había embarcaciones menores en esa área, el borde o el marguen eran rocas, y se exponía a la motonave CENTURY VENUS a un accidente mayor. Se cayó hacia el costado estribor por encontrarse esa zona libre despejada con buena profundidad y las márgenes del rio son fango y arena, por lo cual el riesgo de causarle un daño a la MN CENTURY VENUS, era mucho menor y al mismo tiempo se esquivaba el contacto que estaba por proa".*

Entre tanto, en lo relacionado con la pregunta encaminada a determinar la causa del siniestro marítimo, según la experiencia del Piloto Practico, el referido sostuvo:

*"Si la motonave MACONDO hubiese sido una boya, se espera que mantenga su lugar, no conteste o no reaccione. Lo sucedido para mí, se debe a una falta de comunicación y a una*

*reacción tardía de dicha motonave, y a una verificación más minuciosa de la estación de control de tráfico marítimo".*

Teniendo como fundamento lo esbozado y analizados los elementos materiales probatorios obrantes en el expediente, este despacho avizora que confirmará la responsabilidad del Piloto Práctico de la motonave "CENTURY VENUS", declarada en primera instancia por la Capitanía de Puerto de Barranquilla, con base a los argumentos próximos a saber.

Respecto a la existencia del presente siniestro, este fallador hace especial mención que -tal como aduce lo dispuesto en la Ley 658 de 2001- el 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*". Dentro de sus obligaciones principales se establece el deber legal de:

*"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.*

*2. Cumplir la presente Ley, la legislación marítima vigente y las normas técnicas inherentes a su actividad". (Ley 658 de 2001, artículos 2 y 15)*

En el caso en concreto, basta observar los diversos elementos materiales probatorios obrantes en el expediente, así como las declaraciones rendidas por parte de los sujetos procesales intervinientes en el presente asunto, en momento justo de la ocurrencia del siniestro marítimo, para concluir -de manera clara e inequívoca- que el hecho generador del siniestro objeto del asunto sub examine, fue la conducta del Piloto Práctico de la nave "CENTURY VENUS". La que fundada en la falta de diligencia, cuidado y sin la prevención exigida por la Ley, no ejecutó acto alguno para evitar la consumación del siniestro marítimo puesto hoy en estudio y, en cambio, su actuar constituyó un innegable riesgo a la seguridad marítima.

La conducta del Piloto Práctico de la nave "CENTURY VENUS" fue determinante del accidente. El mismo debió haber tomado las medidas preventivas, así como ejecutado todos los medios para superar el riesgo existente, a fin de que los resultados de la travesía no hubieran arrojado la ocurrencia de un siniestro. Sobre este asunto, nótese que en virtud de lo expuesto en el artículo 15 de la Ley 658 de 2001, una de las funciones centrales del Piloto Práctico consiste justamente en observar de manera integral la protección de la seguridad de la vida humana en el mar durante la materialización del practica como actividad marítima.

Este Despacho encuentra debidamente probada una serie de acontecimientos sistemáticos emanados de la conducta negligente, descuidada y sin prevención alguna por parte del señor CARLOS SALGADO, Piloto Práctico de la nave objeto de esta investigación, los que este Despacho procede a discriminar así:

El primero de ellos y, sin duda, el más significativo para este fallador, consiste en la actuación del Piloto Práctico mediante la cual determina posicionar la nave CENTURY VENUS, que asistía mediante su asesoría, de manera errónea, haciendo que la misma tomara un rumbo incorrecto, que lo llevaría prontamente a salirse de los márgenes correctos del canal navegable

del Río Magdalena, permitiendo que éste invadiera la zona de fondeo No. 1 de las flores, sector donde se encontraba fondeada la motonave MACONDO.

La posición de la nave CENTURY VENUS y su posterior rumbo al realizar su tránsito, fueron incorrectos y flagrantemente opuestos a la seguridad marítima que debía garantizar, durante su asistencia, el Piloto Práctico Carlos Salgado.

Incorrectos, por cuanto, tal como lo expuesto el Perito RAMIRO SALAZAR MOLINA, Perito Naval de Navegación y Cubierta Categoría A, *"posicionó el buque erróneamente en el centro del canal, cuando realmente estaba demasiado cercado a al margen occidental del Río Magdalena"*. Así como también, justo en el momento de la emergencia, *"no recomendó la acción correcta de caer a babor, que era por donde había aguas suficientes, esto es, por donde se ubicada el canal navegable, y prefirió recomendar caer a estribor pasando por el área de fondeo No. 1"*. (Dictamen Pericial, Ramiro Salazar, Folios 216 - 217).

Al encontrarse posicionado de manera inadecuada el buque CENTURY VENUS, el mismo tomó un rumbo que lo condujo por fuera del canal navegable, haciendo que éste ingresara a una zona que por sí sola, resultaba ser riesgosa para la seguridad marítima y, consigo, la seguridad de las embarcaciones, por cuanto en ella solo yacían buques en reposo, es decir, fondeados. Lo que multiplicó el riesgo de abordaje.

Pero además de lo anterior, este fallador encuentra que dicha conducta representó un peligro a la seguridad marítima, por cuanto quedó demostrado que el siniestro marítimo aconteció dentro de una zona de fondeo, es decir, por fuera del canal navegable del Río Magdalena. El hecho de que el presente siniestro marítimo ocurriera dentro de una zona de fondeo, es de especial importancia para este Despacho, como quiera que da cuenta que la nave CENTURY VENUS, salió del canal navegable por el que debía realizar correctamente la maniobra de salida, e ingresó a un sector que no debía haber invadido, porque de hacerlo -tal como se registró- el riesgo de siniestro por abordaje era inminente.

El ingreso de la nave CENTURY VENUS en la zona de fondeo No. 1 de las flores, dentro del Río Magdalena, es un hecho plenamente probado al interior de esta investigación y públicamente reconocido, incluso, por el Piloto Práctico Carlos Salgado. Sobre este particular, valga tener de presente, la declaración expuesta por su persona en la tercera audiencia realizada, en la que aseveró: *"(...) por esa razón se cayó a estribor hacia la zona de fondeo"*.

Ahora bien, en cuanto a la Motonave MACONDO, no acepta este Despacho el argumento alegado por el Apoderado Dr. Ramos Zambrano, encaminado a determinar que ésta había registrado movimientos durante su estado de fondeo, haciendo incidental del abordaje, al menos no tan radicales para hacer que la misma saliera de la zona de fondeo en la que se encontraba, por cuanto es claro para el fallador que el siniestro (i) se consumó dentro del área de fondeo No. 1 de las flores y (ii) quedó debidamente demostrado que, si bien la motonave en mención registró movimientos, los mismos fueron los naturales y propios de una nave fondeada dentro del río Magdalena. Los que -en todo caso- no se resultaron registrados por fuera de las coordenadas pertenecientes al área de fondeo.

472

Sobre este asunto, obsérvese que según el "Registro de Posición de Fondeo" de la motonave MACONDO, documento aportado al interior de la actuación y foliado bajo el registro 136, la ubicación en coordenadas del buque durante el día 27 de octubre de 2018, fecha del siniestro marítimo, fueron los siguientes:

- "21:00 horas: 11° 03. 28 N - 074° 49. 739 W".
- "22:00 horas: 11° 03. 028 N - 074° 49. 741 W".
- "23:00 horas: 11° 03. 026 N - 074° 49. 740 W".
- "24:00 horas: 11° 03. 030 N - 074° 49. 742 W". (Registro de posición fondeo del buque MACONDO, durante su fondeo. Folio 136)

Las coordenadas registradas el día del siniestro y la variación de las mismas durante la cronología dispuesta, no solo dan cuenta que la nave MACONDO nunca salió de la zona de fondeo No. 1 de las flores, y que sus movimientos fueron los típicos ordinarios de una embarcación fondeada, sino que permiten vislumbrar la evidente invasión de la nave CENTURY VENUS al área de fondeo donde yacía la embarcación MACONDO. Lo que deja en descubierto la conducta reprochable del Piloto Práctico.

Otra de las razones por las cuales esta Instancia confirmará la declaratoria de responsabilidad, está directamente relacionada con la no sugerencia del Piloto Práctico en cuanto a la utilización inmediata de los medios con los que disponía el buque para evitar el riesgo y posterior abordaje de las dos embarcaciones mayores.

Para tal efecto, es de especial pertinencia para este fallador traer a colación las disposiciones contenidas en el Reglamento Internacional para la Prevención de Abordaje, instrumento internacional emitido por la Organización Marítima Internacional, debidamente aprobado por Colombia.

Al respecto, La Regla 7 literales a) y b) del Reglamento Internacional sobre "Riesgo de Abordaje", contempla que:

- a) "Cada buque hará uso de todos los medios de que disponga a bordo y que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para determinar si existe riesgo de abordaje. En caso de abrigarse alguna duda, se considerará que el riesgo existe.
- b) Si se dispone de equipo radar y funciona correctamente, se utilizará en forma adecuada, incluyendo la exploración a gran distancia para tener pronto conocimiento del riesgo de abordaje, así como el punteo radar u otra forma análoga de observación sistemática de los objetos detectados". (Reglamento Internacional para la Prevención de Abordaje, RIPA, 1972)

Entre tanto, encuentra este Despacho que el Piloto Práctico efectúo llamada a la Motonave MACONDO minutos previos al siniestro, sin obtener respuesta alguna sobre el particular, no puede este Despacho admitir el argumento alegado por el Apoderado Dr. Ramos Zambrano, tendiente a determinar la culpa propia de la víctima o hecho de un tercero, por cuanto dicho acto, siendo prácticamente el único para lograr comunicación, no resultó ser suficiente como

Apelación del Siniestro Marítimo de "Abordaje" entre la motonave CENTURY VENUS de bandera Panameña, identificada con el 14 Número IMO 9490260 y la motonave MACONDO de bandera Panameña, identificada con el Número IMO 9299109 Radicado: 13012011-009.

para pensar en una posible exoneración de responsabilidad del sujeto objeto de este pronunciamiento, ni mucho menos para considerar una posible atenuante de su conducta, toda vez que, en tanto cuanto se dijo, la posición y posterior rumbo de la nave CENTURY VENUS que sugirió el Piloto para realizar su tránsito, fueron incorrectos y flagrantemente opuestos a la seguridad marítima que debía garantizar.

Ahora bien, si la falta de atención del llamado realizado por el Piloto Práctico de la MN CENTURY VENUS a la nave MACONDO, le generó auténtica duda en cuanto a la recepción del mismo y su posible maniobra de reacción, debió entonces, de acuerdo a lo dispuesto en el literal d) de la Regla 34 del Reglamento Internacional para la Prevención de Abordaje, indicar dicha duda emitiendo por lo menos cinco (5) pitadas cortas y rápidas. Señal que pudo haber sido completada con una señal luminosa. Actos tales de los que el Piloto Práctico Carlos Salgado, no tomó partido.

Al respecto prescribe la Regla 34 literal d) del Reglamento Internacional sobre "Señales de maniobra y advertencia":

*"d) Cuando varios buques a la vista unos de otros se aproximen, y por cualquier causa alguno de ellos no entienda las acciones o intenciones del otro o tenga dudas sobre si el otro está efectuando la maniobra adecuada para evitar el abordaje, el buque en duda indicará inmediatamente esa duda emitiendo por lo menos cinco pitadas cortas y rápidas. Esta señal podrá ser complementada con una señal luminosa de un mínimo de cinco destellos cortos y rápidos". (Reglamento Internacional para la Prevención de Abordaje, RIPA, 1972)*

Por último, este Despacho admite que el Piloto Práctico intentó lograr comunicación con la motonave MACONDO y reconoce la realización de tal actuar, lo que no logra entender a todas vistas y –en todo caso– considera inaceptable, es la falta de diligencia del Piloto Práctico al no sugerir –siquiera– el uso de señales luminosas, acústicas y/o cualquier otra análoga a éstas, a fin de superar el riesgo de siniestro existente.

Sobre este punto señala la Regla 37 del Reglamento Internacional sobre "Señales para llamar la atención", lo siguiente:

*"Cualquier buque, si necesita llamar la atención de otro, podrá hacer señales luminosas o acústicas que no puedan confundirse con ninguna de las señales autorizadas en cualquiera otra de estas Reglas o dirigir el haz de su proyector en la dirección del peligro, haciéndolo de forma que no moleste a otros buques. Toda luz que se utilice para llamar la atención de otro buque será de tal índole que no pueda confundirse con ninguna ayuda a la navegación. A los efectos de esta Regla se evitará la utilización de luces intermitentes o giratorias de gran intensidad, como las luces estroboscópicas. (Reglamento Internacional para la Prevención de Abordaje, RIPA, 1972)*

Por último, es importante resaltar que, conforme a lo dispuesto en el literal d) de la Regla 8 del Reglamento Internacional sobre "Maniobras para evitar el abordaje":

*"La maniobra que se efectúe para evitar un abordaje será tal que el buque pase a una distancia segura del otro. La eficacia de la maniobra se deberá ir comprobando hasta el*

*momento en que el otro buque esté pasado y en franquía". (Reglamento Internacional para la Prevención de Abordaje, RIPA, 1972)*

Regla precedente, que el caso que nos ocupa no fue tomada en cuenta por parte del Piloto Práctico al efectuar su maniobra, debido a que, tal como fue demostrado en el Dictamen Pericial, "En el momento de la emergencia, no recomendó -haciendo referencia al Piloto Práctico- la acción correcta de hacer a babor, que era por donde había aguas suficientes (Canal Navegable) y prefirió recomendar caer a estribor, pasando por el área de fondeo No. 1, produciéndose la colisión con la motonave MACONDO".

Teniendo como fundamento lo establecido con antelación, la ocurrencia del Siniestro Marítimo de Abordaje ocurrido entre la motonave CENTURY VENUS de bandera Panameña, identificada con el Número IMO 9490260 y la motonave MACONDO de bandera Panameña, identificada con el Número IMO 9299109, tuvo mucho que ver con la actitud del Piloto Práctico, pero su alcance fue tan significativo, que trascendió por mucho tal actitud. Fue el resultado de una degradación sistemática de la vigilancia, las prácticas de seguridad marítima y la íntegra falta de prevención de la que nunca se tomó partido. Razón por la cual este Despacho encuentra justificada, proporcional y ajustada al derecho, la sanción impuesta al Piloto Práctico Carlos Salgado de la Motonave "CENTURY VENUS".

Por último, el Apoderado Dr. Ramos Zambrano alega que existió desestimación de las objeciones presentadas al dictamen pericial. Al respecto, el Despacho encuentra que las mismas fueron objeto de pronunciamiento y así resueltas por el fallador de primera instancia, de acuerdo a las disposiciones normativas vigentes en el orden jurídico. A juicio de esta instancia, la resolución de las mismas fue ajustada al derecho y resueltas conforme a los elementos facticos, técnicos y jurídicos de la investigación, razón por la cual no es próspero el argumento objeto de este punto.

#### 2.1.2. Respecto a declaratoria de responsabilidad del Piloto Práctico de la Motonave "CENTURY VENUS".

De otra parte se debe precisar que, la navegación es considerada como una actividad peligrosa, consagrada en el artículo 2356 del Código Civil, y la responsabilidad por esta clase de actividades sólo exige que el daño pueda imputarse.

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, de la cual sólo le es dable exonerarse de responsabilidad por intervención de uno de los siguientes eventos:

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

Al respecto la ley 95 de 1890, en su artículo 90 señala:

*"Se llama fuerza mayor o caso fortuito, el imprevisto á que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los autos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc."*

De acuerdo con lo anterior, para que se configure la fuerza mayor o el caso fortuito se debe verificar la concurrencia de dos factores A) que el hecho sea imprevisible, esto es que dentro de las circunstancias normales de la vida, no sea posible contemplar por anticipado su ocurrencia. B) que el hecho sea irresistible, o sea que el agente no pueda evitar su acaecimiento ni superar sus consecuencias<sup>3</sup>

En el caso que nos ocupa, se encuentra probado que:

- La conducta del Piloto Práctico de la nave "CENTURY VENUS" fue determinante del accidente. El mismo debió haber tomado las medidas preventivas, así como ejecutado todos los medios para superar el riesgo existente, a fin de que los resultados de la travesía no hubieran arrojado la ocurrencia de un siniestro. Sobre este asunto, nótese que en virtud de lo expuesto en el artículo 15 de la Ley 658 de 2001, una de las funciones centrales del Piloto Práctico consiste justamente en observar de manera integral la protección de la seguridad de la vida humana en el mar durante la materialización del practicaje como actividad marítima.
- La posición de la nave CENTURY VENUS y su posterior rumbo al realizar su tránsito, fueron incorrectos y flagrantemente opuestos a la seguridad marítima que debía garantizar, durante su asistencia, el Piloto Práctico Carlos Salgado. Incorrectos, por cuanto, tal como lo expuesto el Perito RAMIRO SALAZAR MOLINA, Perito Naval de Navegación y Cubierta Categoría A, "posicionó el buque erróneamente en el centro del canal, cuando realmente estaba demasiado cercado a al margen occidental del Río Magdalena". Así como también, justo en el momento de la emergencia, "no recomendó la acción correcta de caer a babor, que era por donde había aguas suficientes, esto es, por donde se ubicada el canal navegable, y prefirió recomendar caer a estribor pasando por el área de fondeo No. 1". (Dictamen Pericial, Ramiro Salazar, Folios 216 - 217).
- Al encontrarse posicionado de manera inadecuada el buque CENTURY VENUS, el mismo tomó un rumbo que lo condujo por fuera del canal navegable, haciendo que éste ingresara a una zona que por sí sola, resultaba ser riesgosa para la seguridad marítima y, consigo, la seguridad de las embarcaciones, por cuanto en ella solo yacían buques en reposo, es decir, fondeados. Lo que multiplicó el riesgo de abordaje.
- No acepta este Despacho el argumento encaminado a determinar que ésta había registrado movimientos durante su estado de fondeo, haciendo incidental del abordaje, al menos no tan radicales para hacer que la misma saliera de la zona de fondeo en la que se encontraba, por cuanto es claro para el fallador que el siniestro (i) se consumó dentro del área de fondeo No. 1 de las flores y (ii) quedó debidamente demostrado que, si bien la motonave en

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



mención registró movimientos, los mismos fueron los naturales y propios de una nave fondeada dentro del río Magdalena. Los que –en todo caso– no se resultaron registrados por fuera de las coordenadas pertenecientes al área de fondeo.

- Otra de las razones por las cuales esta Instancia confirmará la declaratoria de responsabilidad, está directamente relacionada con la no sugerencia del Piloto Práctico en cuanto a la utilización inmediata de los medios con los que disponía el buque para evitar el riesgo y posterior abordaje de las dos embarcaciones mayores. Lo que constituyó un incumplimiento de las Reglas 7, 8, 34 y 36 del Reglamento Internacional de Prevención de Abordajes.

En este orden de ideas, es claro para este despacho que no se configuró ninguno de los elementos para la exoneración de responsabilidad civil extracontractual, razón por la cual este fallador declarará la responsabilidad por la ocurrencia del siniestro marítimo de "Abordaje" al Piloto Práctico de la motonave "CENTURY VENUS", Señor Carlos Salgado.

## 2.2. De la conducta y responsabilidad del Capitán de la Motonave "CENTURY VENUS".

Con el fin de establecer el grado de incidencia por parte del señor NORMAN GUMARA LIVELO, Capitán de la nave "CENTURY VENUS" en el siniestro marítimo bajo estudio, el Despacho procederá a realizar un análisis de su conducta para posteriormente, con fundamento en la normatividad vigente aplicable a la condición que ostenta, llegar a una conclusión sobre su responsabilidad.

En cuanto a la ocurrencia de los hechos constitutivos del siniestro marítimo, el Capitán de la Nave "CENTURY VENUS", expresó lo siguiente:

*"El barco sale del puerto de Monómeros con el Piloto Práctico Carlos Salgado a bordo. (...) El piloto llama a control de tráfico marítimo a verificar si hay un barco en movimiento en el faro X16, le piloto indica que hay un barco en movimiento, a medida que nos acercamos, el piloto observa que no hay espacio por babor por lo que hace un movimiento a estribor, a pesar de habernos ido a estribor el barco accidentalmente toca el otro barco por la amura de babor con el costado de babor de nuestro barco a la altura de la bodega No. 4 (...)"*

En ese mismo sentido, es relevante traer a consideración lo expuesto en el Informe Pericial rendido por el Señor RAMIRO SALAZAR MOLINA, Perito Naval de Navegación y Cubierta Categoría A, tal como figura en los folios desde el número 189 hasta el 220 del expediente objeto de la referencia, en el que se expuso lo siguiente:

*"(...) Análisis de la maniobra realizada por el Capitán NORMAN GUMARA LIVELO de la M/N CENTURY VENUS.*

*La maniobra ejecutada por el Capitán durante el zarpe y tránsito por el canal navegable, se considera inadecuada a la circunstancia, toda vez que, al término del viraje la motonave CENTURY VENUS se encontraba totalmente sobre la margen occidental del Río Magdalena, aproximadamente sobre la línea que demarca el área de fondeo No. 1. Acto seguido, continuó su trayecto de navegación sobre la misma línea, lo que causó que se encontrara de frente con la M/N MACONDO.*

(...)

**Conducta náutica y técnica del Capitán de la M/N "CENTURY VENUS", Capitán NORMAN GUMARA LIVELO.**

*Teniendo en cuenta las condiciones de modo, tiempo y lugar en que sucedieron los hechos, los medios disponibles con que se cuentan dentro de la documentación de referencia, se considera que la conducta náutica y técnica del Capitán, en la maniobra de zarpe y tránsito de salida por el canal navegable del río Magdalena, fue incorrecta, de acuerdo a que:*

- *No efectuó un adecuado intercambio de información con el piloto práctico, toda vez que, se desconocía la presencia en el área de fondeo No. 1 de la motonave MACONDO.*
- *En consecuencia de no llevar la navegación de forma correcta, al posicionar el buque erróneamente en el centro del canal cuando realmente estaba demasiado cercano a la margen occidental.*
- *Realizó una apreciación incorrecta de la situación de la M/N MACONDO, al considerar que navegaba en sentido contrario, toda vez que ésta se encontraba en situación de fondeo en barbas de gato (Fondeo con dos anclas), maniobra que se efectúa para reducir el área de borneo y el agarre sea más confiado. Así mismo, en caso de que la motonave MACONDO estuviera garreando, su trayectoria sería aguas abajo.*
- *No utilizó el pito como medio de atraer la atención de la M/N MACONDO.*

(...)

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<sup>4</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*

<sup>4</sup> Decreto 1597 "Por el cual se reglamenta la Ley 35 de 1981 y parcialmente el Decreto Ley 2324 de 1984."

*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 y subraya fuera de texto)

En consideración de todo lo anteriormente expuesto, este Despacho, tal como fue considerado en cuanto a la responsabilidad del Piloto Práctico, sostiene que la causa central del siniestro marítimo encontró su razón en que la posición de la nave CENTURY VENUS y su posterior rumbo al realizar su tránsito, fueron incorrectos y flagrantemente opuestos a la seguridad marítima. Posición y rumbo sugeridos por el Piloto Práctico CARLOS SALGADO y seguidos por el Capitán NORMAN GUMARA LIVELO, sin mostrar objeción alguna al respecto. Incorrectos, por cuanto, tal como lo expuesto el Perito RAMIRO SALAZAR MOLINA, Perito Naval de Navegación y Cubierta Categoría A, "posicionó el buque erróneamente en el centro del canal, cuando realmente estaba demasiado cercado a al margen occidental del Río Magdalena". Así como también, justo en el momento de la emergencia, "no recomendó la acción correcta de caer a babor, que era por donde había aguas suficientes, esto es, por donde se ubicada el canal navegable, y prefirió recomendar caer a estribor pasando por el área de fondeo No. 1". (Dictamen Pericial, Ramiro Salazar, Folios 216 - 217.

Así las cosas, este Despacho encuentra que, a pesar que el abordaje ocurrió siendo incidental la conducta del Piloto Práctico, es claro e inequívoco que el actuar del Capitán de la Nave NORMAN GUMARA LIVELO, también determinó en su existencia, al permitir que la motonave "CENTURY VENUS" tomara una posición y rumbo incorrecto, permitiendo que la motonave condujera por fuera del canal navegable, haciendo que ésta ingresara a una zona que por sí sola, resultaba ser riesgosa para la seguridad marítima y, consigo, la seguridad de las embarcaciones, por cuanto en ella solo yacían buques en reposo, es decir, fondeados.

En dicha conducta, nada tuvo que ver el actuar del Capitán de la Motonave MACONDO, pues este Despacho encuentra probado que dicha embarcación, así como el comportamiento de la tripulación que discurría en ella, estuvieron conformes a las disposiciones nacionales e internacionales relacionadas con la seguridad marítima y la prevención de abordajes. Está demostrado al interior de la investigación, que la Motonave MACONDO contaba con las luces de fondeo requeridas para dicho estado, las cuales se encontraban en adecuado funcionamiento, los turnos de guardia eran los correctos, así como también cumplía con los estándares de seguridad relacionados con el mantenimiento de su posición dentro del área de fondeo menester.

Al respecto, tal como lo ha descrito este fallador, obsérvese que según el "Registro de Posición de Fondeo" de la motonave MACONDO, documento aportado al interior de la actuación y foliado bajo el registro 136, la ubicación en coordenadas del buque durante el día 27 de octubre de 2018, fecha del siniestro marítimo, fueron los siguientes:

- "21:00 horas: 11° 03. 28 N - 074° 49. 739 W".
- "22:00 horas: 11° 03. 028 N - 074° 49. 741 W".
- "23:00 horas: 11° 03. 026 N - 074° 49. 740 W".
- "24:00 horas: 11° 03. 030 N - 074° 49. 742 W". (Registro de posición fondeo del buque MACONDO, durante su fondeo. Folio 136)

Las coordinadas registradas el día del siniestro y la variación de las mismas durante la cronología dispuesta, no solo dan cuenta que la nave MACONDO nunca salió de la zona de fondeo No. 1 de las flores, y que sus movimientos fueron los típicos ordinarios de una embarcación fondeada, sino que permiten vislumbrar la evidente invasión de la nave CENTURY VENUS al área de fondeo donde yacía la embarcación MACONDO. Razón ésta por la cual no es procedente el argumento de la Apoderada Dra. Estrada Mesa, en lo concerniente a su pretensión de declaración parcial de la responsabilidad que hoy se analiza.

La responsabilidad del Capitán de la Nave "CENTURY VENUS" encuentra fundamento principal en un acto de permisión del cual él fue titular, sin haberse mostrado inconforme durante la maniobra.

Este Despacho llega a la conclusión que el actuar del señor NORMAN GUMARA LIVELO, en su condición de Capitán de la motonave "CENTURY VENUS" no fue el acertado, debido a que permitió que la motonave que llevaba al mando y de la cual era responsable por su seguridad en todo momento, tomara una posición y rumbo incorrecto, permitiendo que la motonave condujera por fuera del canal navegable, haciendo que ésta ingresara a la zona de fondeo No. 1 donde se encontraba la motonave MACONDO, denotando así una confianza excesiva por parte del Capitán de la nave hacía la maniobra a desarrollar junto al Piloto Práctico. Razón por la cual, observa el Despacho la responsabilidad por parte del señor NORMAN GUMARA LIVELO, en el siniestro marítimo de abordaje. Razones éstas por las cuales no prosperan los argumentos expuestos por Apoderada Dra. Estrada Mesa, en el recurso correspondiente.

#### 2.2.1. Respecto a declaratoria de responsabilidad del Capitán de la Motonave "CENTURY VENUS".

Tal como se adujo en acápite anteriores, la navegación es considerada como una actividad peligrosa, consagrada en el artículo 2356 del Código Civil, y la responsabilidad por esta clase de actividades sólo exige que el daño pueda imputarse.

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, de la cual sólo le es dable exonerarse de responsabilidad por intervención de uno de los siguientes eventos:

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

Al respecto la ley 95 de 1890, en su artículo 90 señala:

*"Se llama fuerza mayor o caso fortuito, el imprevisto á que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los autos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc."*

1176

De acuerdo con lo anterior, para que se configure la fuerza mayor o el caso fortuito se debe verificar la concurrencia de dos factores A) que el hecho sea imprevisible, esto es que dentro de las circunstancias normales de la vida, no sea posible contemplar por anticipado su ocurrencia. B) que el hecho sea irresistible, o sea que el agente no pueda evitar su acaecimiento ni superar sus consecuencias.

En el caso que nos ocupa, se encuentra probado que:

- La causa central del siniestro marítimo encontró su razón en que la posición de la nave CENTURY VENUS y su posterior rumbo al realizar su tránsito, fueron incorrectos y flagrantemente opuestos a la seguridad marítima. Posición y rumbo sugeridos por el Piloto Práctico CARLOS SALGADO y seguidos por el Capitán NORMAN GUMARA LIVELO, sin mostrar objeción alguna al respecto. Incorrectos, por cuanto, tal como lo expuesto el Perito RAMIRO SALAZAR MOLINA, Perito Naval de Navegación y Cubierta Categoría A, *"posicionó el buque erróneamente en el centro del canal, cuando realmente estaba demasiado cercado a al margen occidental del Río Magdalena"*. Así como también, justo en el momento de la emergencia, *"no recomendó la acción correcta de caer a babor, que era por donde había aguas suficientes, esto es, por donde se ubicada el canal navegable, y prefirió recomendar caer a estribor pasando por el área de fondeo No. 1"*. (Dictamen Pericial, Ramiro Salazar, Folios 216 - 217).
- A pesar que el Abordaje ocurrió siendo incidental la conducta del Piloto Práctico, es claro e inequívoco que el actuar del Capitán de la Nave NORMAN GUMARA LIVELO, también determinó en su existencia, al permitir que la motonave que llevaba al mando y de la cual era responsable por su seguridad en todo momento, tomara una posición y rumbo incorrecto, permitiendo que la motonave condujera por fuera del canal navegable, haciendo que ésta ingresara a la zona de fondeo No. 1 donde se encontraba la motonave MACONDO, denotando así una confianza excesiva por parte del Capitán de la nave hacía la maniobra a desarrollar junto al Piloto Práctico.
- La responsabilidad del Capitán de la Nave "CENTURY VENUS" encuentra fundamento principal en un acto de permisión del cual él fue titular, sin haberse mostrado inconforme durante la maniobra.

En este orden de ideas, es claro para este despacho que no se configuró ninguno de los elementos para la exoneración de responsabilidad civil extracontractual, razón por la cual este fallador declarará, al igual que para el Piloto Practico, la responsabilidad por la ocurrencia del siniestro marítimo de "Abordaje", al Capitán de la motonave "CENTURY VENUS", Señor NORMAN GUMARA LIVELO.

### 2.3. De la responsabilidad conjunta del Capitán y Piloto Práctico en el Siniestro Marítimo de la Motonave "CENTURY VENUS".

En definitiva, se puede considerar que en el presente siniestro marítimo intervinieron de manera determinante la conducta de los señores NORMAN GUMARA LIVELO, en condición de Capitán de la Motonave "CENTURY VENUS" y, CARLOS SALGADO, en condición de Piloto Práctico a bordo de la citada nave, que a pesar de ostentar distintas condiciones, sus acciones y omisiones fueron incidentales para que el presente siniestro se consumara.

Al respecto la Corte Suprema de Justicia<sup>5</sup>, ha señalado lo siguiente:

*"(...) la noción teórica de 'guarda compartida', según la cual en el ejercicio de actividades peligrosas no es extraña la concurrencia de varias personas que, desde diversos ángulos y en atención a sus propios intereses o beneficios, puedan ejercer al tiempo y a su manera la dirección o control efectivo de aquellas y que a todas les impone el deber jurídico de impedir que se convierta en fuente de perjuicios para terceros"* (Cursiva, subraya y negrilla fuera de texto)

En consecuencia de lo anteriormente expuesto, considera el Despacho que en los hechos acaecidos el día 27 de octubre de 2011, se encuentra probatoriamente fundamentada la responsabilidad civil de los señores NORMAN GUMARA LIVELO, en condición de Capitán y CARLOS SALGADO, en condición de Piloto Práctico a bordo, en el Siniestro Marítimo de "Abordaje" entre la motonave CENTURY VENUS de bandera Panameña, identificada con el Número IMO 9490260 y la motonave MACONDO de bandera Panameña, identificada con el Número IMO 9299109. Razón por la cual el Despacho acoge lo dispuesto por el a quo, confirmando los artículos correspondientes a la responsabilidad civil.

### 3. DEL AVALÚO DE LOS DAÑOS OCASIONADOS.

En cuanto a este acápite, este Despacho encuentra que al interior del proceso se aportó documento firmado por el Señor GUILLERMO SOLANO VARELA, en calidad de Gerente General de la empresa NAVESCO S.A.

En dicho documento, se reconoce la recepción del pago por la suma de CIEN MIL DÓLARES (\$ 100.000), como consecuencia de todos los costos incurridos como resultado del abordaje entre las motonaves CENTURY VENUS y MACONDO.

Dicho documento fue aceptado de forma expresa, tanto por el apoderado del Capitán de la Nave MACONDO, Sr. Hernán Rojas, como por la apoderada del Capitán y Armadores de la motonave CENTURY VENUS. Ambas partes, como consecuencia de dicho acuerdo transaccional, solicitaron la terminación del proceso, producto de haber "resuelto para siempre y de forma definitiva las diferencias surgidas con los armadores de la MN CENTURY VENUS, relativas a los daños y perjuicios sufridos por los armadores de la MN MACONDO".

Visto lo anterior, este Despacho precisa conveniente traer a colación lo dispuesto por la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado en Concepto 1605 de 2004, en el que sostiene, respecto a los mecanismos alternos de solución de conflictos, lo siguiente:

*"La sala considera, que únicamente serían transigibles aquellos asuntos relativos a los intereses particulares derivados del conflicto. En otras palabras, los asuntos que se refieren a la responsabilidad civil extracontractual y los efectos de su determinación".*

<sup>5</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de casación civil y agraria, M.P. Nicolas Bechara Simancas, Sent. 22 de abril de 1997, Exp. 4753., reiterada en Sentencia 19 de diciembre de 2011 Exp. No. 44001 31 03 001 2001 00050 01, Sentencia 8 de abril de 2014 Radicación n° 11001-31-03-026-2009-00743-01.

Así las cosas, como quiera que lo transado por las partes en mención, corresponde exclusivamente a los daños generados con ocasión al Siniestro Marítimo de "Abordaje" entre la motonave CENTURY VENUS de bandera Panameña, identificada con el Número IMO 9490260 y la motonave MACONDO de bandera Panameña, identificada con el Número IMO 9299109, y, visto que el valor objeto de la transacción no resulta irrisorio frente al valor original declarado en la sentencia de primera instancia, este Fallador reconocerá y dará pleno efecto al acuerdo transaccional logrado entre los Armadores de las motonaves CENTURY VENUS y MACONDO, precisando que el mismo no da *per se* terminada la actuación jurisdiccional propiamente dicha, sino que solo aplicará para los efectos exclusivos correspondiente al avalúo de los daños ocurridos como consecuencia del siniestro.

Así pues, los demás asuntos relacionados con la responsabilidad del siniestro, el incumplimiento de las obligaciones legales de carácter nacional e internacional, así como los aspectos concernientes a la seguridad marítima, siendo éste el derecho jurídicamente tutelado por el Estado, tendrán los efectos y las consecuencias resultas en el presente proveído. Teniendo como fundamento lo expuesto, este fallador procederá a reconocer el contenido del acuerdo transaccional radicado por las partes intervinientes en él, de acuerdo a las precisiones antes expuestas.

En mérito de lo expuesto, el Director General Marítimo,

#### RESUELVE

**ARTÍCULO 1º. ADICIONAR** un artículo a la Sentencia No. 055-CP03-ASJUR del 24 de septiembre de 2013, emitido por el Capitán de Puerto de Barranquilla, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído, en los siguientes términos:

"**DECLARAR** aprobado el acuerdo de transacción celebrado y suscrito por los Armadores de las motonaves "CENTURY VENUS" y "MACONDO", por medio del cual se transaron y pagaron los daños generados con ocasión al Siniestro Marítimo de "Abordaje" entre la motonave CENTURY VENUS de bandera Panameña, identificada con el Número IMO 9490260 y la motonave MACONDO de bandera Panameña, identificada con el Número IMO 9299109, el cual estará sujeto a las precisiones tenidas en cuenta en la parte motiva del presente proveído".

**ARTÍCULO 2º. CONFIRMAR** los artículos restantes de la Sentencia No. 055-CP03-ASJUR del 24 de septiembre de 2013, emitido por el Capitán de Puerto de Barranquilla, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

**ARTÍCULO 3º. NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Barranquilla el contenido de la presente decisión a los señores NORMAN GUMARA LIVELO en condición de Capitán de la Motonave "CENTURY VENUS", de bandera Panameña, identificada con el Número IMO 9490260; CARLOS MIGUEL SALGADO CORDERO, en condición de Piloto Práctico de la motonave "CENTURY VENUS", de bandera Panameña, identificada con el Número IMO 9490260; HERNÁN ROJAS en su condición de Apoderado del capitán y Armadores de la Motonave "MACONDO"; ANA LUCÍA ESTRADA, apoderada especial del Capitán y Armador de la Motonave "CENTURY VENUS"; FABIÁN ALCIDES RAMOS

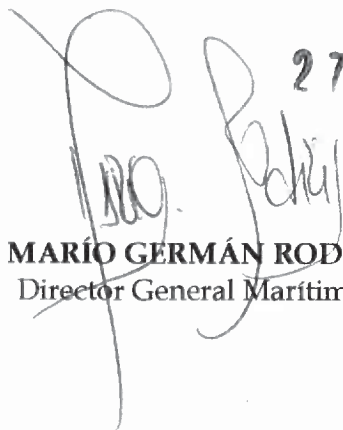
Apelación del Siniestro Marítimo de "Abordaje" entre la motonave CENTURY VENUS de bandera Panameña, identificada con el Número IMO 9490260 y la motonave MACONDO de bandera Panameña, identificada con el Número IMO 9299109  
Radicado: 13012011-009.

ZAMBRANO, apoderado especial del Piloto Práctico Carlos Miguel Salgado de la motonave "CENTURY VENUS"; y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

**ARTÍCULO 5º.-** 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,

  
27 JUN 2019

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