

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 30 NOV 2016

Referencia 13012012002
Investigación Jurisdiccional por Siniestro Marítimo Encallamiento- Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por la Abogada DIANA CANTILLO GÓMEZ, apoderada del señor MIGUEL ÁNGEL DEL CASTILLO LÓPEZ, en calidad de Capitán del velero "JULIAN BERN" de bandera española, contra la sentencia No. 62 CP3-ASJUR de fecha 28 de septiembre de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Barranquilla, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de arribada forzosa y encallamiento, hechos ocurridos el día 20 de febrero de 2012, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. De acuerdo al informe de fecha 21 de febrero de 2012 suscrito por el Controlador de tráfico de turno, se recibe información por canal 16 que el velero "JULIAN BERN" se encontraba varado, solicitando apoyo pues no estaba en condición de navegar.
2. Por lo anterior, el día 22 de febrero de 2012, el Capitán de Puerto de Barranquilla decretó la apertura de la investigación, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Barranquilla profirió decisión de primera instancia el día 28 de septiembre de 2012, mediante la cual consideró ilegítima la arribada forzosa del velero "JULIAN BERN" y declaró responsable de encallamiento al Capitán de la motonave el señor MIGUEL ÁNGEL DEL CASTILLO LÓPEZ.

- Así mismo, lo declaró responsable por violación a las normas de Marina Mercante, e impuso a título de sanción, multa de dos (02) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de un millón ciento treinta y tres mil cuatrocientos pesos m/cte. (\$1.133.400).
4. Mediante escrito del 21 de noviembre de 2012, la Abogada DIANA CANTILLO GÓMEZ, apoderada del señor MIGUEL ÁNGEL DEL CASTILLO LÓPEZ, en calidad de Capitán del velero "JULIAN BERN", interpuso recurso de reposición y en subsidio apelación contra la decisión de primera instancia.
 5. Mediante escrito del 19 de noviembre de 2012, la señora KELLY ALVIS, en calidad de gerente de la Agencia Marítima ECLIPSE LTDA interpuso recurso de reposición y en subsidio apelación contra la decisión proferida por la Capitanía de Puerto.
 6. El día 31 de enero de 2013, el Capitán de Puerto de Barranquilla resolvió el recurso de reposición interpuesto, posteriormente confirmó en su totalidad la resolución recurrida y concedió en el efecto suspensivo el recurso de apelación ante esta Dirección General.

COMPETENCIA

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

Dicha competencia tiene el carácter de jurisdiccional, en aplicación del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 de la Constitución Política, lo cual fue ratificado por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994 y mediante Concepto de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, con Radicado 1605, del 4 de noviembre de 2004.

HECHOS RELEVANTES

De acuerdo a la protesta suscrita por el señor MIGUEL ÁNGEL DEL CASTILLO LÓPEZ, Capitán del velero "JULIAN BERN", las circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro de encallamiento, fueron las siguientes:

(...)“el pasado día 20 de febrero del año 2012, salí desde la ciudad de Santa Marta con destino al país de Cuba, sobre las 15:00 horas; después de cinco horas de navegación a unas 25 millas, las condiciones meteorológicas que yo las había consultado por internet (...) empeoraron y mi mujer que viendo el estado de la mar entro en pánico y tome la decisión de cambiar el rumbo hacia panamá y de esta manera tenía a favor el viento y la mar en popa y comencé hacer navegación

costera poniendo rumbo hacia la desembocadura del rio Magdalena en Barranquilla. (SIC)

(...) sobre las 20:30 horas vi que no correspondía la información que yo tenía en la carta con lo que yo estaba viendo, abriendo el rumbo hacia el norte verdadero, pero en ese momento el barco empezó a dar señales de poca profundidad a pesar de que en la carta me daba 12 metros hasta que al final toque fondo e intenté salir de esa situación debido a la mareta que existía en ese momento y las condiciones de viento me metieron más hacia la costa y a partir de ese momento se me complicó la situación hasta el punto de que embarranqué y viendo que no podría salir de donde me encontraba me puse en contacto con el control de tráfico de Barranquilla, poniéndole en conocimiento la emergencia que me encontraba y que además el barco comenzó a inundarse(...)

(...) como ya amanecía a las 6:00 am fue cuando entendí donde era que me encontraba ya que no correspondía con lo que me mostraba la carta, mi situación la tienen en control de tráfico y la embarcación no se movió ni un metro en las 21.00 de la noche y las 6:00 de la mañana (...)". (Folios 13 y 14) (Cursivas y negrillas fuera de texto)

ARGUMENTOS DE LA APELANTE

Del escrito de apelación presentado por la Abogada DIANA CANTILLO GÓMEZ, apoderado del Capitán del Velero "JULIAN BERN", este Despacho se permite extraer los siguientes argumentos.

1. Relativo al primer reparo de la apelante, en el cual considera que:

(...) "La Resolución No. 849 de la Organización Marítima Internacional "CÓDIGO PARA LA INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS", el cual define al siniestro marítimo así: 4.1 Siniestro marítimo: un evento que ha tenido como resultado: 1 la muerte o lesiones graves de una persona, causadas por las operaciones de un buque o en relación con ellas; o .2 la pérdida de una persona que estuviera a bordo, causada por las operaciones de un buque o en relación con ellas; o .3 la pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque; o .4 daños materiales graves sufridos por un buque; o .5 la varada o avería importante de un buque, o la participación de un buque en un abordaje; o .6 daños materiales graves causados por las operaciones de un buque o en relación con ellas; o .7 daños graves al medio ambiente como resultado de los daños sufridos por uno o varios buques, causados por las operaciones de uno o varios buques o en relación con ellas.

Debido que para el caso que nos atañe, y que fue no valorado por el juzgador, con ocasión al siniestro marítimo no se ocasiona daño alguno a persona humana; al medio ambiente marítimo; ni a ninguna instalación portuaria, lo cual fue descrito en las conclusiones del informe pericial realizado a instancias de la Capitanía de Puerto." (Cursiva fuera de texto)

2. Un segundo argumento expuesto por la parte apelante, considera que:

"De acuerdo al Aviso a los navegantes No. 095, con fecha 09 de diciembre de 2011, se hace resumen de las condiciones batimétricas y específicamente del sector Marino Bocas, y establece un registro de profundidades e informa que la línea de delimitación conformada por la unión de los puntos 1, 2, 3,4 y 5 conforman el perímetro de la Isolina de 20 metros Noreste con destino de zona de embarque de pilotos, se haga una distancia mínima de una milla de este perímetro de seguridad. Información que atiente el enfilamiento de embarcaciones mercantes, de gran calado, que son ingresadas al puerto mediante un Piloto Practico, lo cual no corresponde a la práctica que se suerte en las embarcaciones menores, como es el caso del Velerero JULIAN BERN, cuyo Capitán se orientó por la Carta de Navegación electrónica del programa MAX SEA, que registraban para la zona del siniestro profundidades superiores a los 12 metros, mientras el calado del velero JULIAN BERN requiere de tan solo 1.80 metros de profundidad. Vale resalta que en la Carta 612, de aproximación al Puerto de Barranquilla, vigente a la fecha, todavía se registra profundidad para esa zona entre 10 y 30 metros, y si bien se refiere, luego de haber sido actualizada, mediante Precaución 2, a la existencia de un bajo denominado La Barra, solo se indica que se ubica a media milla al norte del Tajamar Oriental, y se refiere a este como "extenso", y que se puede aparecer y desaparecer total o parcialmente, lo cual no permite dimensionar en qué dirección y magnitud se desarrolla, cuando lo cierto es que su longitud es superior a dos kilómetros, y ha llegado a aflorar a la superficie, o sea registrada un profundidad igual o superior a 0. SIC (...)

De lo anterior, podemos concluir que el Capitán MIGUEL ÁNGEL DEL CASTILLO LÓPEZ fue inducido a maniobrar la embarcación en dirección a su encallamiento por la falta de una carta de navegación oportunamente actualizada, así como por la carencia de una señalización que permitiera ubicar el bajo "La Barra" en condiciones climáticas desfavorables. "(Cursiva fuera de texto)

3. El tercer argumento expuesto por la parte apelante, considera que;

(...) "Con base en la declaración del Capitán del velero MIGUEL ÁNGEL DEL CASTILLO LÓPEZ es claro precisar que salió del Puerto de Santa Marta con destino a Cuba y que desde el puerto de zarpe consultó las condiciones meteorológicas, puesto que en la marina de Santa Marta no hay ningún boletín meteorológico oficial y diario como existen en la mayoría de las marinas que te informan todo, y las condiciones de navegabilidad dadas en ese momento aseguraban la navegabilidad al puerto final de destino Cuba, y que de haberse presentado malas condiciones de navegabilidad, la Capitanía de Puerto de Santa Marta hubiese impedido su zarpe; lo que genero la confianza del Capitán en la Autoridad Marítima local.

Como la intención el Capitán del velero MIGUEL ANGEL DEL CASTILLO LOPEZ no era partir de Santa Marta con destino a Barranquilla, y por tanto no fue la de ingresa al canal de acceso al Puerto de Barranquilla, por esa razón a lo mejor no recibió del agente marítimo como de la Capitanía de Puerto el Aviso de los navegantes 095 de fecha 09 de diciembre de 2011(...)". (Cursiva fuera de texto)

4. El cuarto argumento expuesto por la parte recurrente, en el cual considera que:

"Afirma el Perito que la experiencia del Capitán es muy amplia en este tipo de embarcaciones, siendo una persona idónea y capacitada para efectuar este tipo de navegación; y que deduce que las circunstancias que llevaron a la ocurrencia del siniestro se debió a un desconocimiento del área, dada las características difíciles en el sector de Boca de Cenizas, especialmente en el sector este de los tajamares, donde la barra de sedimentos ocasiona que las condiciones de profundidad varíen notoriamente con respecto a lo plasmado en la carta. Si bien es cierto el Capitán del velero aproximó el puerto de Barranquilla porque las condiciones meteorológicas reportaban fuertes marejadas, situación que lo obligó a cambiar su rumbo inicial, y como lo afirma el informe presentado por el perito, esta situación le imponía navegar con olas de altura de entre 1.5 y 3.5 metros acuerdo a la escala de Beaufort, y situación que se le sumó al hecho que el velero se acercaba a la barra, sector donde la profundidad disminuye drásticamente y se genera el encuentro del mar con la desembocadura del Río Magdalena, observándose claramente la rompiente y la espuma que allí se genera, hecho que no pudo ser observado por el Capitán debido a que las condiciones de visibilidad en la hora de ocurrencia del siniestro era muy baja, dificultando la navegación visual, así como tampoco la carta de navegación registra, como debía hacerlo, que en esa zona se presenta un oleaje mayor al del entorno por la confluencia del río y el mar (...)". (Cursiva fuera de texto)

Petición:

"Que se sirva recovar parcialmente la Sentencia de primera instancia No. 62 de fecha 28 de septiembre de 2012, emanada de la Capitanía de Puerto de Barranquilla dentro de la investigación administrativa radicada bajo el No. 130012012002, mediante la cual se declara responsable de encallamiento y violación de las normas de Marina Mercante, y, consecuentemente, se exima del pago de la multa impuesta."(...) (Cursivas fuera de texto)

ANÁLISIS TÉCNICO

En la investigación adelantada por la Capitanía de Puerto de Barranquilla, se nombró como Perito al señor FREDY SERRATO SUÁREZ para que conceptuara al respecto de las circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro. Así el día 18 de mayo de 2012 presentó su informe, manifestando lo siguiente:

(...) **"2.1 Relacionados con regulaciones de la Autoridad Marítima Nacional**

- ❖ *La Capitanía de Puerto de Barranquilla tiene establecido una serie de procedimientos para efectuar tránsito y la aproximación a Bocas de Ceniza, para proceder área de abordaje del piloto, e instrucciones para el ingreso al canal navegable al Puerto de Barranquilla, considerando aspectos tales como velocidad, maniobrabilidad, condiciones de asiento y características especiales de cada embarcación.*

- ❖ *La Capitanía de Puerto de Barranquilla emitió el Aviso a los navegantes No. 095 con fecha 09 de diciembre de 2011, en el Aviso en mención se mencionan aspectos tales como:*
 - *Las condiciones meteomarinas predominantes en el sector de Bocas de Ceniza.(SIC)*
 - *La incidencia de las condiciones meteorológicas en el país y su incidencia en la vía fluvial y la velocidad de la corriente en el río.*
 - *Se establece un margen de seguridad correspondiente al 10% de la profundidad mínima publicada en el aviso en mención para cada sector.*

- ❖ *(...)En la parte final del Aviso a los navegantes incluye una NOTA que dice: Cualquier situación particular de una motonave que no se incluya en este aviso y que implique la autorización de un desplazamiento, arribo o zarpe del puerto, debe ser solicitado, con la debida anticipación, a la Capitanía de Puerto siguiendo los procedimientos correspondientes: ninguna autorización de tránsito exime la responsabilidad del Capitán de la Nave y del Piloto Practico, quienes deban verificar en forma detallada la maniobra, la navegación y la seguridad en función de las condiciones especiales de cada buque.*

2.2 Relacionadas con procedimientos

2.2.1 *Dentro de los procedimientos básicos de seguridad abordó, se consideran las condiciones operacionales impuestas por cada estado, dependiendo de las características específicas de cada puerto, lo cual es importante que el personal abordó sea consciente de las implicaciones que estas tienen para la seguridad de la embarcación ya sea maniobrando, en puerto, fondeando, o en modo de posicionamiento dinámico.*

2.2.2 *Otro procedimiento básico de seguridad son las consideraciones geográficas para la normal navegación de una embarcación, hecho este que el Capitán debe tener en cuenta no solamente como una condición operacional, sino un aspecto que compromete la seguridad de la nave, estas consideraciones geográficas pueden ser: cercanía de la costa, entrada y salida de puerto, puntos de chequeo, navegación en un río, navegación en un canal.*

Parte 2- Planificación del viaje

Antes de cada viaje, el Capitán de toda embarcación deberá asegurarse de que la derrota prevista desde el puerto de salida hasta el primer puerto de escala sea planeado utilizando cartas adecuadas y correctas y otras publicaciones náuticas necesarias para el viaje que se va a realizar, que contengan información precisa, completa y actualizada relativa a las restricciones y riesgos para la navegación de naturaleza permanente y previsible que afecten la seguridad de la navegación de la embarcación.

Desviaciones de la derrota prevista

Si se decide, durante el viaje, cambiar el próximo puerto de escala en la derrota prevista, o si es necesario que el buque, por otros motivos, se desvíe significativamente de la derrota prevista, habrá que planificar una nueva ruta modificada antes de desviarse notablemente de la derrota prevista inicialmente.

Pronóstico para el 21 de febrero de 2012

Noche; Área Noreste del Mar Caribe, el viento será de dirección noreste con velocidades entre 11 y 20 nudos (fuerza 4-5). La altura del oleaje oscilará entre 0.8 y 2,0 metros (marejada a fuerte marejada). Se recomienda extremar medidas para la navegación de embarcaciones menores en esta área.

Área sureste del Mar Caribe, el viento será de dirección noreste con velocidades entre 11 y 21 nudos (fuerza 4-5) ráfagas de 25 nudos (fuerza 6). La altura del oleaje oscilará entre 1,5 y 3,0 metros (fuerte marejada a gruesa). Se recomienda extremar medidas para la navegación de embarcaciones menores en esa área.

Al noreste del Mar Caribe, el viento será de dirección noreste con velocidades entre 11 y 18 nudos (fuerza 4-5). La altura del oleaje oscilará entre 0,5 y 1,5 metros (marejada a fuerte marejada).

Al sureste del Mar Caribe, el viento será de dirección noreste con velocidades entre 11 y 18 nudos (fuerza 4-5). La altura de oleaje oscilará entre 0,5 y 1,5 metros (marejada a fuerte marejada).

(...) 6. Análisis de los hechos y la conducta desplegada por el Capitán del velero.

(...) De acuerdo a lo anterior, se deduce que las circunstancias que llevaron a la ocurrencia del siniestro, se debió a un desconocimiento del área, ya que la decisión tomada de efectuar navegación costera, es un decisión muy arriesgada, dadas las características difíciles en el sector de bocas de ceniza, especialmente en el sector al Este de los tajamares, donde la barra de sedimentación ocasionan que las condiciones de profundidad varíen notoriamente con respecto a lo plasmado en la carta.

Para efectuar una navegación segura en ese sector y de acuerdo a la experiencia de capitanes de embarcaciones de tamaño similar, se debe alejar al menos 1,5 a 2 millas de la costa, luego de haberse conocido esta información, la decisión del Capitán no habría conducido a la ocurrencia del siniestro.

7. Cartografía náutica utilizada durante la maniobra.

No se encontró evidencia de utilización de cartas de navegación físicas, de acuerdo a lo manifestado por el Capitán, empleaba la carta electrónica del programa Max Sea, el cual lo tenía instalado en un computador portátil que fue dañado por la inundación producida por el siniestro. (...)

8. *Existencia de plan de navegación.*

No pudo verificarse la existencia de un plan de navegación físico, pero el Capitán manifestó haber hecho la planeación del viaje en la carta de navegación electrónica del programa MAX SEA, apoyado en la información del GPS de abordo.

(...) 12. *Conclusiones*

- A. *Si bien el tamaño del velero y sus condiciones de navegabilidad (calado, navegación mixta, maniobrabilidad) le dan mucha más flexibilidad para aproximar al Puerto de Barraquilla, le hubiera sido de mucha utilidad el uso de la información suministrada en el aviso a los navegantes No 095 con fecha 09 de diciembre de 2012 y los demás avisos que emite la Capitanía de Puerto con respecto a la navegación en el acceso al canal navegable de bocas de ceniza.*
- B. *El velero estaba dotado de las mínimas condiciones de navegabilidad y comunicaciones, por lo cual se descarta cualquier falla o deficiencia en utilización de estos equipos.*
- C. *No hubo una adecuada información previa de la situación en la aproximación a Bocas de ceniza, al parecer por no haberse previsto cualquier cambio de rumbo y posibles peligros a la navegación cercanos.*
- (...)H. *Se registraron daños considerables en el área de propulsión del velero, así mismo daño en equipo de comunicaciones que ameritan efectuar la reparación en el muelle correspondiente. (Cursivas, negrillas fuera de texto)*

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Una vez revisado el expediente No 13012012002, proveniente en apelación de la Capitanía de Puerto de Barraquilla, que trata el siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "JULIAN BERN", el día 28 de septiembre de 2012, se profirió la sentencia No. 0062, decisión contra la cual la Agencia Marítima ECLIPSE LTDA, interpuso recurso de reposición y en subsidio apelación por medio de la gerente de la misma, la señora KELLY ALVIS, identifica con la cedula de ciudadanía No 22.494.088 de Barraquilla, sin embargo no se acredita que tenga la calidad de Abogada.

En vista de que las investigaciones por siniestro marítimo son verdaderos procesos jurisdiccionales, en los que el juez debe resolver una contención de carácter privado, lo cual se rige, en primer lugar por una norma procesal especial, Decreto Ley 2324 de 1984 y por otras normas supletivas como; el Código Civil, Código de Comercio y el Código General del Proceso.

El artículo 229 de la Constitución Política, establece:

"Se garantiza el derecho de toda persona a acceder a la administración de justicia. La ley indicara en qué casos podrá hacerlo sin la representación de abogado"
(Cursivas y negrillas fuera de texto)

El párrafo del artículo 38 del Decreto Ley 2324 de 1984, dispone:

"Los capitanes de la nave o naves que hayan sufrido siniestro o accidentes, así como las demás partes interesadas o inculpadas, deberán ser representados conforme a los Capítulos IV y V del Título VI del Código de Procedimiento Civil." (Cursiva y negrilla fuera de texto)

El artículo 73 del Código General del Proceso, dispone:

"Las personas que hayan de comparecer al proceso deberán hacerlo por conducto de abogado legalmente autorizado, excepto en los casos en que la ley permita su intervención directa." (Cursiva y negrilla fuera de texto)

Bajo estas disposiciones, la Dirección General rechaza de plano el recurso de apelación impetrado por la señora KELLY ALVIS, como gerente de la Agencia Marítima ECLIPSE LTDA, toda vez que toda actividad o acción presentada por sujetos procesales vinculados deberá realizarse a través de abogado.

Antes de estudiar los argumentos propuestos, por la apoderada del Capitán del velero, la Abogada DIANA CANTILLO GÓMEZ, este Despacho considera pertinente clarificar que el presente recurso se resolverá teniendo en cuenta las facultades especiales conferidas al recurrente, las cuales lo legitiman y autorizan para realizar las gestiones concretamente facultadas por el poderdante.

Del mismo modo, en cuanto a las violaciones de las normas de la Marina Mercante se refiere, tiene la atribución administrativa de investigar las presuntas infracciones e imponer las sanciones pertinentes.

Sin embargo, cuando la Autoridad Marítima en el transcurso de la investigación jurisdiccional por siniestro marítimo constate la transgresión a las normas de la Marina Mercante, deberá declararlo así en el fallo (art. 48 Decreto Ley 2324 de 1984).

Ahora bien, cabe anotar que una cuestión es la responsabilidad del siniestro marítimo y otra situación es la declaración de responsabilidad por violación a las normas de la Marina Mercante y las sanciones a que den lugar las mismas (Derecho Administrativo Sancionador).

Conforme a lo anterior, este Despacho entra a resolver los argumentos incoados por la Abogada DIANA CANTILLO GÓMEZ, apoderado del señor MIGUEL ÁNGEL DEL CASTILLO, Capitán del velero "JULIAN BERN", en el recurso de apelación, el cual va dirigido a solicitar se revoque la sentencia de primera instancia, emitida por la Capitanía de Puerto, y se exima del pago de la multa impuesta por la violación a las normas de Marina Mercante, al respecto es menester precisar lo siguiente.

1. En lo que respecta al primer argumento expuesto por la parte apelante, se hace

necesario precisar que el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, contempla como accidentes o siniestros marítimos los siguientes:

"(...) 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 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, 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 las instalaciones portuarias. (...)" (Cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto).

Por lo anterior, y según los hechos que fueron objeto de investigación, se puede determinar la ocurrencia de un siniestro marítimo de encallamiento en los términos del artículo 26, literal b, del Decreto Ley 2324 de 1984.

En cuanto a lo establecido en la Resolución A-849 de la OMI se dan una serie de recomendaciones y prácticas que se emiten para las investigaciones que cada Estado aplica para la investigación técnica de los siniestros y accidentes.

2. Este Despacho entra a resolver el segundo argumento expuesto por la parte apelante, el cual indica que:

"(...)“El Capitán fue inducido a maniobrar la embarcación en dirección a su encallamiento por la falta de una carta de navegación oportunamente actualizada, así como por la carencia de una señalización que permitiera ubicar el bajo “La Barra” en condiciones climáticas desfavorables, en la oscuridad de la noche”(...) (Cursiva fuera texto)

Respecto a lo que manifestó el Capitán del velero en las declaraciones rendidas, se deduce que realizó la navegación teniendo como Carta de navegación la MAX SEA, sin hacer uso del aviso de los navegantes 095 de 09 de diciembre de 2011, el cual informa las condiciones batimétricas y especificaciones del sector de Bocas de Ceniza, donde se establece un registro de profundidades y contempla indicaciones que permitían realizar navegación de forma más segura al poseer mayor información respecto las condiciones del lugar.

De esta forma cuando el Capitán del velero decidió cambiar la derrota debió tener en cuenta características del lugar para donde se dirigía y así planificar el nuevo rumbo, como lo indica el Perito, en los siguientes términos:

“Desviaciones de la derrota prevista: Si se decide, durante el viaje, cambiar el próximo puerto de escala en la derrota prevista, o si es necesario que el buque, por otros motivos, se desvíe significativamente de la derrota prevista, habrá que planificar una nueva ruta modificada antes de desviarse notablemente de la derrota prevista inicialmente.

Sin embargo, no existe prueba alguna que permita establecer que el Capitán hizo una correcta planificación de la nueva ruta, puesto que este carecería suficientes elementos de

información para hacerlo, aun cuando el velero contaba con equipos de comunicación que pudo usar para solicitar información y planificar el viaje.

3. El tercer argumento expuesto por la parte apelante considera lo siguiente;

"Como la intención el Capitán del velero MIGUEL ÁNGEL DEL CASTILLO LÓPEZ no era partir de Santa Marta con destino a Barranquilla, y por tanto no fue la de ingresar al canal de acceso al Puerto de Barranquilla, por esa razón a lo mejor no recibió del agente marítimo como de la Capitanía de Puerto el aviso de los navegantes 095 de fecha 09 de diciembre de 2011" (...) (Cursiva fuera de texto)

El Capitán del velero zarpó desde Santa Marta con destino a Cuba según lo que consta en el documento de zarpe a folio número siete (7). Una vez iniciada la navegación y a 25 millas náuticas y luego de haber navegado (5) cinco horas, el Capitán decide cambiar el rumbo, por las razones expuestas en el protesto, de la siguiente manera:

(...) "mi mujer viendo el estado de la mar entró en pánico y tomé la decisión de cambiar el rumbo hacia panamá y de esta manera tenía a favor el viento y la mar en popa y comencé hacer navegación costera poniendo rumbo hacia la desembocadura del rio Magdalena en Barranquilla" (...) (Cursivas y negrillas fuera de texto)

Este Despacho considera que la falta de conocimiento del área fue una de las razones que determinó la ocurrencia del siniestro de encallamiento del velero, ya que como lo informa el Perito a folio 56 y 60 se tiene que:

"(...) las circunstancias que llevaron a la ocurrencia del siniestro, se debió a un desconocimiento del área, ya que la decisión tomada de efectuar navegación costera, es un decisión muy arriesgada, dadas las características difíciles en el sector de bocas de ceniza, especialmente en el sector al Este de los tajamares, donde la barra de sedimentación ocasionan que las condiciones de profundidad varíen notoriamente con respecto a lo plasmado en la carta.

Para efectuar una navegación segura en ese sector y de acuerdo a la experiencia de capitanes de embarcaciones de tamaño similar, se debe alejar al menos 1,5 a 2 millas de la costa, luego de haberse conocido esta información, la decisión del Capitán no habría conducido a la ocurrencia del siniestro."(Cursivas fuera de texto)

De acuerdo a lo anterior, no existe evidencia o siquiera comentario alguno que permita inferir que una vez que el Capitán al decidir cambiar de rumbo intentará establecer comunicación informando la situación en la que estaba, el señor MIGUEL ÁNGEL DEL CASTILLO no reportó el cambio de trayectoria ante la autoridad competente.

Si el Capitán del velero al tomar la decisión de cambiar de rumbo hubiese informado tal situación a la autoridad competente ésta le hubiese suministrado la información necesaria para hacer una navegación segura y más aún cuando el Capitán del velero no conocía las características tan particulares del acceso al Puerto de Barranquilla, no sabía de la

existencia del bajo de la Barra.

4. Frente al último argumento expuesto por la parte apelante, se considera lo siguiente;

El Capitán de la motonave venía realizando una navegación de forma segura, teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas del viaje, sin embargo, luego de cinco (5) horas de haber iniciado la navegación y unas 25 millas náuticas, este decide cambiar la trayectoria toda vez que su esposa entró en pánico, así las cosas, según las declaraciones obrantes en el expediente, este decide dirigirse a un puerto en Panamá, aprovechando que el viento favorecía la navegación con ese rumbo.

El Capitán cuando se encontraba realizando navegación costera, y dado el desconocimiento del sector para el cual se dirigía, se aproximó mucho a la costa como lo manifiesta el Perito en los siguientes términos:

(...)“Para efectuar una navegación segura en ese sector y de acuerdo a la experiencia de capitanes de embarcaciones de tamaño similar, se debe alejar al menos 1,5 a 2 millas de la costa, luego de haberse conocido esta información, la decisión del Capitán no habría conducido a la ocurrencia del siniestro.(...)”

(...)No hubo una adecuada información previa de la situación en la aproximación a Bocas de ceniza, al parecer por no haberse previsto cualquier cambio de rumbo y posibles peligros a la navegación cercanos”. (Cursivas fuera de texto)

Dadas que el Capitán del velero desconocía las características tan particulares del Puerto de Barranquilla y Bocas de Ceniza, donde el Rio Magdalena desplaza gran cantidad de sedimentación, y la falta de información de este, decidió realizar una navegación costera, mientras que una adecuada maniobra de aproximación hubiese sido navegar por lo menos de 1,5 a 2 millas de la costa como lo indica el Perito.

Por lo anterior si el Capitán al haber decidido cambiar el rumbo se hubiese informado de las condiciones y características de acceso al Puerto de Barranquilla y Bocas de Ceniza, este hubiese contado con la información necesaria para realizar una navegación más segura.

Este Despacho considera que el siniestro marítimo ocurrió con culpa o responsabilidad del Capitán del velero, toda vez que este tenía todos los medios para haber intentado establecer comunicación con la autoridad competente informando la presunta emergencia que determino el cambio de trayecto, lo que le hubiese permitido tener acceso una mayor información para realizar una aproximación segura al Puerto de Barranquilla, con precauciones como navegar a una mayor distancia de la costa, lo que seguramente hubiese evitado el siniestro de encallamiento que finalmente sufrió el velero "JULIAN BERN".

Razón por la cual este Despacho CONFIRMA la sentencia de primera instancia de fecha 28 de septiembre de 2012, emitida por la Capitanía de Puerto de Barranquilla.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en su integridad la decisión del 28 de septiembre de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Barranquilla, conforme lo expuesto en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Barranquilla el contenido de la presente decisión al señor MIGUEL ÁNGEL DEL CASTILLO LÓPEZ, en su condición de Capitán del velero "JULIAN BERN", a su apoderada, la señora DIANA CANTILLO GÓMEZ, y a la Representante Legal de la Agencia Marítima ECLIPSE LTDA, la señora KELLY ALVIS, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

ARTÍCULO 4°.- REMITIR al Capitán de Puerto de Barranquilla, para que una vez quede en firme el presente fallo, allegue copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase. 30 NOV 2016



Vicealmirante **PABLO EMILIO ROMERO ROJAS**
Director General Marítimo