

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

19 JUN 2019

Referencia:

13012012003 CP3

Investigación:

Jurisdiccional por Siniestro Marítimo Encallamiento –  
Apelación

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto contra el fallo de primera instancia emitido el día 20 de abril de 2015, por el Capitán de Puerto de Barranquilla, dentro de la investigación por siniestro marítimo de encallamiento de la motonave “TRADEWIND PALM” de bandera de Panamá, identificada con número IMO 9427146, por los hechos ocurridos el día 24 de marzo de 2012, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. Mediante informe presentado el día 24 de marzo de 2012, por el señor TS NESTOR WILIAM PARRA VERA, actuando en calidad de controlador de la Estación de Control de Tráfico Marítimo, la Capitanía de Puerto de Barraquilla tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de Encallamiento de la motonave “TRADEWIND PALM”, de bandera de Panamá identificada con número 9427146 IMO de matrícula.
2. Como consecuencia de lo anterior, el día 26 de marzo de 2012, el Capitán de Puerto de Barranquilla decretó la apertura de la investigación por el presunto siniestro marítimo de encallamiento de la motonave “TRADEWIND PALM”, 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 20 de abril de 2015, el Capitán de Puerto de Barranquilla profirió fallo de primera instancia, en el que resolvió lo siguiente:

*–“Declarar responsable al señor CHAND AVISNASH KUMAR, Capitán de la MN TRADEWIND PALM, identificado con visa No. 20083435880001, y al señor OSCAR FLOREZ RODRIGUEZ, identificado con cedula de ciudadanía No. 73.072.884 en calidad de práctico de la motonave TRADEWIND PALM del siniestro marítimo de VARADURA (...).”* (cursiva fuera de texto)

–“ *Declarar responsable de incurrir en Violación a las Normas de Marina Mercante al señor CHAND AVISNASH KUMAR identificado con visa No. 20083435880001, en Calidad de Capitán de la MN "TRADEWIND PALM", al señor PAULO GUEVARA PAJARES, identificado con el pasaporte No. XX0087652 de Filipinas en su calidad de Segundo Oficial y al señor OSCAR FLOREZ RODRIGUEZ en calidad de piloto Practico de la MN "TRADEWIND PALM (...)*” (cursiva fuera de texto)

–“*Imponer a título de sanción AMONESTACION ESCRITA a los señores CHAND AVISNASH KUMAR identificado con visa No. 20083435880001, en Calidad de Capitán de la MN "TRADEWIND PALM", al señor PAULO GUEVARA PAJARES, identificado con el pasaporte No. XX0087652 de Filipinas en su calidad de Segundo Oficial y al señor OSCAR FLOREZ RODRIGUEZ en calidad de piloto Practico de la MN "TRADEWIND PALM (...)*” (cursiva fuera de texto)

–“*Declarar que no hubo daños y perjuicios materiales y económicos por todas las razones anteriores*” (cursiva fuera de texto)

4. El día 29 de mayo de 2015, el abogado MAX RANGEL FUENTES, en calidad de Apoderado Judicial del Piloto Práctico el señor OSCAR FLOREZ RODRIGUEZ de la motonave "TRADEWIND PALM", interpuso recurso de reposición y subsidio apelación en contra de la decisión de primera instancia.
5. El día 05 de octubre de 2015, el Capitán de Puerto de Barranquilla, confirmó en todas sus partes la decisión de primera instancia, y concedió el recurso de apelación presentado por el abogado MAX RANFEL FUENTES, en calidad de Apoderado Judicial del Piloto Práctico de la motonave "TRADEWIND PALM", Así mismo, ordenó remitir el expediente a la Dirección General Marítima.

### **COMPETENCIA**

De conformidad con el artículo 58 del Decreto Ley 2324 de 1984, ésta Dirección General es competente para resolver los recursos de apelación interpuestos en las investigaciones 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.

### **ARGUMENTOS DEL APELANTE**

Del recurso de apelación interpuesto por el Abogado MAX RANGEL FUENTES, este Despacho se permite extraer los siguientes apartes:

1. Que el fallo no plantea ningún problema jurídico, sino que se entra a simples cuestiones de hecho, así como no dice porque la maniobra del piloto carecía de prudencia.
2. Que las afirmaciones del aparte denominado "PERICIALES" realizadas por la Capitanía de Puerto de Barranquilla, son inexactas, por las siguientes circunstancias;
  - ✓ Durante la maniobra de zarpe la intensidad del viento era de 15 nudos con ráfagas de hasta 20 nudos, fuerza que inciden sobre la obra viva del buque y su evolución.
  - ✓ La intensidad de la corriente era de un nudo, la cual, en aguas confinadas y dependiendo del calado y el asiento, tienen una alta incidencia en la obra viva del buque y su evolución.
  - ✓ Se hizo uso de la maquina principal en regímenes de maniobra de muy despacio avante, despacio avante y media avante.
  - ✓ Se hizo uso del timón con ángulos considerables, las cuales ejercen fuerzas que afectan la rata de giro de un buque.
  - ✓ No se estableció si las velocidades con el propulsor, unos de ángulo de timón, ratas de giro fueron empleadas apropiadamente por el Piloto, o si fueron ineficientes.
  - ✓ No se hizo un análisis detallado de las características del remolcador empleado en la maniobra.
  - ✓ El señor perito omitió consignar en su informe las falencias de señalización del área.
  - ✓ El informe pericial no apporto ninguna prueba sobre las características del agua, ni del fondo, ni del río.
3. No se definió por parte del perito, el canal navegable, como lo establecía el aviso a los navegantes No. 029 fechado 20 de marzo de 2012. Tampoco se hizo referencia al canal navegable establecido por el piloto, el cual fue trazado en el plano batimétrico No 171 fechado 02 de marzo de 2012.
4. Es inexacto las afirmaciones del Despacho en el literal b, toda vez que si fue entregada la información del plano batimétrico del área comprendida entre la boya No. 23 y el puente Pumarejo, así como el intercambio de información en el pilot card, y por último, si fue registrado el intercambio completo de información en los formatos de sistemas de seguridad.
5. Que nace un interrogante sobre la afirmación del Despacho que la maniobra fue realizada con un viraje lento, y se pregunta de dónde lo deduce la Capitanía?.



6. El perito no realiza una valoración de la maniobra, ni señala cuales son las restricciones, y mucho menos define de manera clara y concreta como se debe hacer la misma en aguas restringidas.
7. En el fallo se presenta inconsistencias, las cuales se refieren supuestamente a otro siniestro marítimo.
8. No se hizo análisis de la información batimétrica en el área de la maniobra ni en el canal navegable donde ocurrió el siniestro.

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

Teniendo como fundamento lo expuesto con antelación, este Despacho entrará a resolver los argumentos expuestos por el apelante, el abogado MAX RANGEL FUENTES, Apoderado Judicial del Piloto Práctico de la motonave "TRADEWIND PALM", como se indica a continuación.

En principio los aspectos procesales y probatorios se refiere, este Despacho evidencia que cada una de las etapas de la investigación de primera instancia, adelantadas por el Capitán de Puerto de Barranquilla, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Para abordar los aspectos sustanciales constitutivos del presente proveído, este Fallador se pronunciará en torno a los siguientes ejes temáticos: (I) De las consideraciones sobre el recurso de apelación interpuesto, (II) De la configuración y ocurrencia del siniestro marítimo investigado (III) Del análisis técnico, (IV) Del estudio probatorio del caso en concreto (V) Del análisis jurídico y la declaración de responsabilidad civil extracontractual, (VI) Del avalúo de los daños, (VII) De la responsabilidad administrativa por violación a normas de marina mercante y, por último, (VIII) De las conclusiones.

#### **I. De las consideraciones sobre el recurso de apelación interpuesto**

En lo concerniente a los argumentos planteados por el abogado MAX RANGEL FUENTES, en el recurso de apelación del día 29 de mayo de 2015, este Despacho considera que tal recurso carece de sustento jurídico, toda vez que el profesional se enfoca es en hacer reproches y cuestionar el dictamen pericial presentado por el señor RAMIRO SALAZAR MOLINA Perito Naval, pero no entra a determinar las razones por las cuales se debe exonerar a su representado del siniestro marítimo de encallamiento sujeto de este estudio.

Con respecto a este punto que dice: *"Es inexacto las afirmaciones del despacho en el literal b, toda vez que si fue entregada la información del plano batimétrico del área comprendida entre la boya No. 23 y el puente Pumarejo, así como el intercambio de información en el pilot card, y por último, si fue registrado el intercambio completo de información en los formatos de sistemas de seguridad"*, podemos decir que según la audiencia pública que se le realizaron tanto al Capitán

como al Piloto Práctico, los dos hacen énfasis en que verbalmente se intercambiaron información pero que el Capitán NO SOLICITÓ el plano, sino DESPUÉS de que sucedió el encallamiento.

Referente a este aspecto que dice *"En el fallo se presenta inconsistencias las cuales se refiere supuestamente a otro siniestro marítimo"*, es verdad que existe confusiones en cuanto al nombre del remolcador, pero nada tiene esto que ver con la decisión ni con el estudio del caso en concreto, pues no es un error de fondo ni determinante para llegar concluir que las acciones tanto del práctico como del Capitán no fueron las más prudentes e idóneas a la hora de realizar el zarpe del Puerto de Barranquilla.

Visto lo anterior, esta Dirección encuentra que no le asiste razón al apoderado judicial del Piloto Práctico, de la nave "TRADEWIND PALM", toda vez que según las declaraciones realizadas por el y el Capitán en las audiencias públicas celebradas dentro de la investigación, y el dictamen pericial, es claro que los dos contaban con una gran experiencia, pero se confiaron al momento de hacer la maniobra, ya que no se guiaron por las ayudas a la navegación, ni fueron prudentes a la hora de hacer el recorrido después del zarpe, pues debían tener claridad del riesgo que generaban al zarpar con un calado por popa de 8.08 y por proa de 7.36. Por otra parte se debe tener en cuenta que el Capitán ni siquiera pidió el plano batimétrico y dejó toda la responsabilidad en cabeza del práctico, por su parte este no hizo las respectivas recomendaciones de las circunstancias de limitación que representaba zarpar del Puerto de Barranquilla en tales condiciones.

En este mismo sentido, este Despacho deja claro, que el área crítica donde encalló la motonave "TRADEWIND PALM" se encontraba plenamente identificada en la carta batimétrica y la decisión de tomar una ruta en específico para el zarpe recae en cabeza del piloto practico, qué según los hechos no utilizó en su maniobra la carta 171 del 12 de marzo 2012 expedida por Cormagdalena y de haberla empleado no tuvo en cuenta el calado del buque, razón por la cual se generó el siniestro de encallamiento. Pues no cumplieron con el margen de seguridad establecido por la Autoridad Marítima.

Respecto al concepto del Capitán, el artículo 1495 del Código de Comercio Colombiano establece que *"(...) es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave"*. En el ejercicio de sus funcionales, 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.

En ese mismo sentido, el artículo 1501 del Código de Comercio Colombiano determina las funciones y obligaciones del capitán de la nave, de las cuales este Despacho mencionara exclusivamente las siguientes:

*"Artículo 1501. Funciones y obligaciones del capitán. Son funciones y obligaciones del capitán:*

1. *Cerciorarse de que la nave está en **buenas condiciones de navegabilidad** para la navegación que va a emprender.*

8. ***Emplear todos los medios a su alcance para salvar la nave**, cuando en el curso del viaje ocurran eventos que la pongan en peligro, aún mediante el sacrificio total o parcial de la carga o el daño parcial de la nave, si, previo concepto de la junta de oficiales, fuere necesario; pero no podrá contratar el salvamento sin autorización expresa del armador. (Cursiva y subraya fuera de texto).*

De igual forma el Decreto 1597 de 1988<sup>1</sup> en su artículo 40 dispone lo siguiente:

*"ARTICULO 40. Son funciones y obligaciones del Capitán:*

1. *Dirigir la navegación de la nave.*

2. *Dirigir personalmente toda maniobra del buque al entrar o salir de puerto, durante el paso por canales estrechos o áreas peligrosas y en general en cualquier otra maniobra en que sea necesario o aconsejable para garantizar la seguridad de la nave, teniendo en cuenta el estado de tiempo y del mar, o las condiciones locales que puedan afectar la navegación.*

3. *Es, en todo momento y circunstancia, responsable directo por la seguridad de la nave, su carga y las personas a bordo. Cuando lleve práctico a bordo y considere que las indicaciones o instrucciones de éste son peligrosas para la seguridad de la nave, otras naves cercanas, o las instalaciones portuarias y costeras, se apartará de dichas instrucciones y ordenará personalmente la maniobra o navegación, relevando al práctico en sus funciones parcial o totalmente, y 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 primera instancia, encuentra que la causa central del siniestro marítimo consistió en la errada decisión que tomó el Práctico en cuanto a la ruta que siguió después del zarpe, así como la mala planeación de la maniobra por parte del Piloto Práctico OSCAR FLOREZ RODRIGUEZ así como la falta de acción y seguida por el Capitán CHAND AVINASH KUMAR, quien no mostró objeción alguna al respecto. Esta mala ejecución genero consecencialmente que el buque encallara en la zona de bajos, establecida en la Carta batimétrica.

Esta causa, además de encontrarse técnicamente demostrada al interior de la investigación, especialmente en el contenido del dictamen pericial allegado, fue expresamente descrita por parte del Capitán de la Nave cuando aseguró que baso toda su confianza en el práctico por la experiencia que este tenía y que por tal razón

---

<sup>1</sup> Decreto 1597 "Por el cual se reglamenta la Ley 35 de 1981 y parcialmente el Decreto Ley 2324 de 1984."



no se cercioró de solicitar el plano batimétrico sino que dejó que la maniobra estuviera en cabeza del experto.

Así las cosas, este Despacho encuentra que, pese a que el encallamiento ocurrió siendo incidental la conducta del Piloto Práctico, pues es claro e inequívoco que el actuar del Capitán de la Nave "TRADEWINDPALM", también incidió en su existencia, al permitir que la motonave zarpara del Puerto de Barranquilla sin la debida planeación de la maniobra y sin solicitar la carta batimétrica del Río Magdalena actualizada. Dicha maniobra se empezó a realizar por medio de cambios de información verbal, lo cual no permitió que el Capitán de la nave obrara con diligencia, perdiendo así el control de la nave.

La responsabilidad del Capitán de del Práctico de la nave "TRADEWINDPALM" encuentra fundamento principal en un acto de negligencia del cual ambos son titulares, al no haberse asegurado de las circunstancias que podrían llegar a presentarse durante la maniobra por no revisar lo planos y simplemente dejarse llevar de la experiencia.

Este Despacho concluye que el actuar del señor OSCAR FLOREZ RODRIGUEZ, en su condición de piloto práctico de la motonave "TRADEWIND PALM" no fue el acertado, debido a que no informó al Capitán de las condiciones de riesgo que se presentan a la hora de ejecutar la maniobra de practica en el Puerto de Barranquilla, ni presentó la documentación necesaria al Capitán para que este pudiera tener control de la maniobra; por otro lado tampoco fue adecuada la actuación del Capitán al no tener pleno conocimiento de las condiciones batimétricas y dejar de una u otra manera que el mando de la motonave al momento del siniestro estuviera en cabeza del práctico, situación que puso en riesgo la seguridad de la navegación, denotando así una confianza excesiva al momento de ejecutar la maniobra junto al Piloto Práctico. El Despacho encuentra que el Capitán y el piloto práctico tuvieron responsabilidad en el siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "TRADEWIND PALM".

Este Despacho aprecia que el fallo proferido por el Capitán de Puerto de Barranquilla, fue el resultado de la investigación realizada por el siniestro marítimo de encallamiento, cumpliendo a cabalidad el principio del debido proceso, y el fallo de primera instancia fue proferido de acuerdo a los argumentos y pruebas debatidas en desarrollo de la misma.

El apelante contó con todas las oportunidades procesales necesarias para ejercer su derecho y por ende, controvertir las pruebas, garantizando el derecho de las partes, entre otras la contradicción y defensa de los investigados.

Esta instancia procesal precisa que a pesar de que las condiciones meteorológicas y de corrientes del Río Magdalena son cambiantes, está demostrado a lo largo de la investigación, mediante las pruebas recaudadas y al dictamen pericial rendido por el Perito Naval RAMIRO SALAZAR MOLINA, que el factor principal de la ocurrencia del hecho obedeció a la conducta del Piloto Práctico, pues por su incorrecta asesoría en

cuanto a la maniobra de practica en el Puerto de Barranquilla, así como la falta de cuidado, aunada a la ausencia de previsión exigida por la Ley en su cuestionable conducta, no ejecutó acto adecuado para evitar la ocurrencia del siniestro marítimo.

Además, el Piloto Práctico con su experiencia debió haber utilizado la batimetría prevista para el canal de acceso al puerto de Barranquilla, la cual se encontraba actualizada días antes de ocurrido el siniestro. Así mismo debió guiarse por el aviso a los navegantes No. 029 de fecha 20 de marzo de 2012, donde informaban las precauciones que se debían tener en cuenta para toda nave que arribe al Puerto de Barranquilla, debiendo calcular con exactitud el calado máximo de la nave.

Es de tener en cuenta que las funciones del Piloto Práctico, al cumplir el servicio público de practica, según La ley 658 de 2001 son:

*"Artículo 14. Función del piloto práctico. Es la de asesorar al Capitán del buque en la maniobra de practica y no lo reemplaza en el mando del mismo."*

En cuanto a las obligaciones de los Pilotos Prácticos, el artículo 15 de la ley 658 de 2001, menciona las siguientes;

*"Artículo 15. Obligaciones del piloto práctico. Los pilotos prácticos debidamente licenciados por la Autoridad Marítima Nacional, cumplirán las siguientes obligaciones:*

*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.*

*3. Cumplir la presente ley, la legislación marítima vigente y las normas técnicas inherente a su actividad.*

*4. Informar al Capitán de la nave los posibles riesgos que puedan presentarse durante le maniobra.* (Cursiva y subraya fuera de texto)

## **II. De la configuración y ocurrencia del siniestro marítimo investigado**

El alcance y las implicaciones que acarrear 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, así como y la



prevención de la contaminación del medio marino<sup>2</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, es de tener de presente que, en materia internacional, el proceso de regulación de los siniestros ha sido constante y progresivo. Mediante la Resolución A.173 (ES.IV) adoptada en noviembre de 1968 por la Organización Marítima Internacional, se refiere a la participación en investigaciones oficiales de siniestros marítimos.

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>3</sup>, 2008, p. 2)

Ahora bien, el concepto de siniestro marítimo, según el Código de Investigación de Siniestros, corresponde a:

---

<sup>2</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>3</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.

*"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:*

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".* (cursiva fuera de texto)

En este mismo sentido, las Resoluciones A.847 de 1997 y MSC.255 de 2008, emitidas por la OMI, 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".* (cursiva fuera de texto).

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.

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 forzosa;*
- f) *La contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina y,*

- g) *Los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias*".

En conclusión, en Colombia el encallamiento está prescrito como siniestro marítimo y como tal debe ser investigado por la Autoridad Marítima.

### III. **Análisis técnico:**

De acuerdo con el dictamen técnico rendido por el Perito Naval RAMIRO SALAZAR MOLINA, tal como figura en los folios del 161 al 201, aclarado en folios más adelante del expediente objeto de la referencia, el encallamiento sucedió por:

#### ***"(...) Conclusiones del peritazgo:***

##### ***Conducta del Capitán CHAND AVINASH KUMAR***

1. *"la maniobra ejecutada por el Capitán durante el zarpe y tránsito por el canal navegable, se considera inadecuada a la circunstancia, toda vez que conociendo las limitaciones del calado de acuerdo a la información contenida en el aviso a los navegantes No. 29 de marzo de 2012 en donde se establece una profundidad mínima dentro del canal navegable de 8.2 metros para el sector entre la boya 25 y el puente Pumarejo, no tuvo en cuenta el margen de seguridad correspondiente al 10% de la profundidad mínima establecido por la DIMAR"*.

##### ***Conducta del Piloto Practico OSCAR FLOREZ RODRIGUEZ***

1. *"(...) La conducta náutica y técnica del Piloto Práctico de la M/N "TRADEWIND PALM" como asesor en la maniobra de zarpe fue incorrecta por lo siguiente: (cursiva y subraya fuera de texto)*
  - *"EFECTUÓ UN INADECUADO INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN: toda vez que no presento al Capitán de la M/N el plano batimétrico No. 171 elaborado por la Universidad del Norte para CORMAGDALENA de marzo 20 del 2012 vigente para el puente Pumarejo y la boya 23, que involucra el área de operaciones y el canal de aproximación a Portmagdalena". (cursiva fuera de texto)*
  - *"EFECTUO UN INADECUADO ASESORAMIENTO AL CAPITÁN DE LA MOTONAVE: Al no recomendar que se postergara el Zarpe hasta tanto el buque cumpliera con el margen de seguridad establecido por la Autoridad Marítima que para el caso estaba referenciado en el aviso de los navegantes No. 29 de marzo 20 de 2012"(cursiva y subraya fuera de texto).*
2. *"No asesoró al Capitán para que el viraje se hiciera más efectivo sin tanto desplazamiento lateral". (cursiva y subraya fuera de texto).*

### IV. **Del estudio probatorio del caso en concreto**



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:

- Respecto a la ocurrencia del siniestro marítimo, el Capitán de la Nave, señor CHAND AVISNASH KUMAR, en declaración rendida en audiencia pública el día 27 de marzo de 2012, afirmó lo siguiente:

*"(...) cuando el piloto abordó, eso fue lo primero que hablamos, le dije, le dije que teníamos 7.36 metros a proa y 8.08 metros a popa, y le di una tabla de SQUAD y velocidad al piloto)".* (Versión rendida en la diligencia de audiencia pública, Folio 76) (cursiva fuera de texto).

*"(...) para mí, creo que lo que pasó fue que el piloto me dijo que podíamos ir de manera paralela 300 metros desde el muelle y después girar a babor para alinearnos con el canal y navegar hasta fuera, pero yo creo que en vez de ir de manera paralela nos estábamos moviendo atrás y giramos en el lugar equivocado"* (cursiva y subraya fuera de texto).

En párrafos posteriores de la declaración, al solicitarle que se pronunciara respecto a si le fue puesto en conocimiento el último plano batimétrico de las zonas donde iba a navegar, el referido Capitán aseveró que:

*"(...) No. El me lo mostro cuando se lo pedí, después de que se varó el buque.".* (Versión rendida en la diligencia de audiencia pública, Folio 76) (cursiva fuera de texto).

- Respecto a la ocurrencia del siniestro marítimo, el Piloto Práctico de la Nave, señor OSCAR FLOREZ RODRIGUEZ, en declaración rendida en audiencia pública el día 20 de abril de 2012, afirmó lo siguiente:

*"(...) Repentinamente observo que el buque en forma coincidente pierde estabilidad direccional y velocidad gradualmente y su rapidez de respuesta se torna muy lenta comenzando a evolucionar suavemente a babor (...)"* (cursiva fuera de texto)

*"Mi experiencia como piloto practico en el puerto de Barranquilla data desde el 2004, como piloto de segunda categoría estuve 3 años actualmente soy piloto Práctico de primera categoría".* (cursiva fuera de texto)

*"(...) La maniobra como tal la planea el piloto responsable, en mi caso personal, estoy pendiente de la maniobra que me corresponde para familiarizarme con las características del buque (...)"* (cursiva fuera de texto)

- Con respecto a la pregunta formulada al práctico si en el plano aparecía una profundidad que implicara riesgo para la maniobra que usted asesoraba, respondió:

*"(...) En el área de maniobra no existía ninguna profundidad que implicara un riesgo para la maniobra de zarpe o de navegación en el canal navegable, si la hubiese habido hubiera sido el primero en recomendarle al Capitán el cambio de su condición de carga y la disminución del calado y no hubiera efectuado la maniobra hasta que esta donación hubiera sido cambiada (...)"* (cursiva fuera de texto).

*"Las condiciones al momento del zarpe eran favorables y permitían prever que era una maniobra segura y personalmente he maniobrado esa área en condiciones mucho más exigentes, luego no había riesgo alguno para asesorar al Capitán en la maniobra de zarpe (...)"* (cursiva fuera de texto)

El Sr. PAULO GUEVARA PAJARES, segundo oficial de la motonave "TRADEWIND PALM", en declaración rendida el día 27 de marzo de 2012, respecto a la pregunta si estuvo a su cargo el plan de navegación para la salida del buque del puerto de Barranquilla, el día de los hechos, y si trasladó la información contenida en el aviso a los navegantes No. 29 a la carta de navegación del puerto, manifestó lo siguiente:

*"Sí. No lo transferimos, pero consideremos la información del aviso a los navegantes cuando hacemos el plan de navegación"* (cursiva fuera de texto).

Así las cosas, al analizar los elementos materiales probatorios que muestran el 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 y Capitán de la motonave. La que se funda en la falta de pericia, diligencia, y exceso de confianza, por cuanto no se planeó de manera adecuada la maniobra de zarpe del Puerto de Barranquilla.

Respecto a la existencia del presente siniestro de encallamiento, esta Dirección hace especial mención que –tal como se adujo en acápites anteriores– el gobierno y la dirección de la nave se encuentran en cabeza del Capitán.

La conducta omisiva del Piloto Práctico de la nave "TRADEWIND PALM" fue definitiva para que ocurriera el siniestro, pues el mismo debió haber tomado las medidas preventivas, así como emplear todas las ayudas a la navegación disponibles y no excederse confiando en su experiencia, ya que ninguna maniobra resulta siendo igual a otra. Sobre este asunto, nótese que en el artículo 15 de la Ley 658 de 2001 prevé que 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 practicaaje como actividad marítima.

Esta Autoridad encuentra debidamente probada una serie de conductas poco eficientes, negligentes, confiadas y sin prevención que desarrolló el señor OSCAR

FLOREZ RODRIGUEZ, Piloto Práctico de la nave objeto de esta investigación, la cual este Despacho discrimina así:

Primero que todo el Piloto Práctico determinó realizar la maniobra sin una debida planeación, de acuerdo a los calados de la nave y las condiciones de navegabilidad existentes durante la operación de zarpe del puerto de Barranquilla, así mismo, no utilizó de manera adecuada las ayudas a la navegación, optando por guiarse más bien por la experiencia porque según él sería una maniobra exitosa. Ahora bien, la actuación por parte del Capitán no fue apropiada, pues no pidió la información correspondiente al práctico y confió en su experiencia.

Es claro e inequívoco para este Despacho, que teniendo en cuenta el calado al momento de realizar la maniobra, el piloto práctico corrió un riesgo innecesario al someter a la motonave "TRADEWIND PALM" a navegar sin una correcta planeación para zarpar, pues se confirmó que realizó una maniobra riesgosa al circular por las diferentes áreas de bajos que establecía la carta batimétrica, la cual poco emplearon.

Como se ha mencionado anteriormente, el Piloto Práctico OSCAR FLOREZ RODRIGUEZ, conocía el riesgo que corría el buque que asistía, asesoraba y que prestaba el servicio público de practicaaje en la maniobra sin emplear la carta batimétrica y demás ayudas que tenía disponibles; como tampoco constató condiciones y velocidad de la corriente del río desconociendo la seguridad en cuanto a la profundidad necesaria para realizar una navegación segura.

Sobre la teoría del Riesgo Creado, el Consejo de Estado mediante Sentencia del 23 de mayo de 2012 (Exp. 1700123310001999090901. MP. Enrique Gil Botero) (Negrilla y subrayado fuera del texto original, estableció que:

*"La doctrina del riesgo creado puede ser sintetizada de esta manera: **quien se sirve de cosas que por su naturaleza o modo de empleo generan riesgos potenciales a terceros, debe responder por los daños que ellas originan.** La teoría que analizamos pone especial atención en el hecho de que alguien "cree un riesgo", "lo conozca o lo domine"; quien realiza esta actividad debe cargar con los resultados dañosos que ella genere a terceros, sin prestar atención a la existencia o no de una culpa del responsable".*  
(cursiva fuera de texto)

En la misma órbita, el tratadista Ramón Daniel Pizarro en su obra *Responsabilidad Civil por el Riesgo o Vicio de las Cosas*, expone lo siguiente:

*"**Quien introduce en el medio social un factor generador de riesgo potencial para terceros, se beneficie o no con él, debe soportar los detrimentos que el evento ocasione.** Esto es una consecuencia justa y razonable del daño causado, que provoca un desequilibrio en el ordenamiento social y pone en juego el mecanismo de reparación. Así como en otro tiempo se sostuvo que el hombre debía responder solamente por sus*



*actos culposos, hoy es razonable pensar que también deba reparar los daños que son fruto de una actividad riesgosa, sea la misma normal o anormal, le reporte o no un beneficio de cualquier índole". (Pizarro, 1983. Pp. 38-43) (cursiva fuera de texto)*

Teniendo como fundamento lo estudiado y analizado en los elementos materiales probatorios que obran en el expediente, la ocurrencia del siniestro marítimo de "Encallamiento" de la Motonave "TRADEWIND PALM" de bandera de Panamá, identificada con el Número IMO 9427146, fue el resultado de la conducta del Piloto Práctico y del Capitán. Lo que generó el siniestro en cuestión.

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

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:

1. *Caso fortuito o fuerza mayor*
2. *El hecho de un tercero*
3. *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.". (cursiva fuera de texto).*

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>4</sup>

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

1. La asesoría del piloto práctico en la maniobra del día 24 de marzo de 2012 realizada con la motonave "TRADEWIND PALM" no fue la adecuada, toda vez

---

<sup>4</sup> Código Civil Anotado, editorial LEYER - Decimoprimera edición, página 50-51.

que no se ejerció de manera eficiente el asesoramiento que como experto en el conocimiento de las condiciones operativas del área y del puerto debía realizar en la maniobra de zarpe.

2. El Capitán de la motonave debía tener conocimiento de la maniobra que iba a realizar, tal como el comportamiento del río Magdalena, del canal navegable y de la ruta que iba a llevar su nave; y no confiar solamente en la pericia del práctico en esta actividad teniendo presente, que es el capitán, única y exclusivamente quien ostenta la facultad de gobernar y dirigir el destino de la nave.

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 confirmará la decisión determinada por el Capitán de Puerto de Barranquilla, por el encallamiento de la Motonave "TRADEWIND PALM" de bandera de Panamá, identificada con número IMO de matrícula 9427146.

#### **VI. Del avalúo de los daños**

Teniendo en cuenta el estudio del caso, y el dictamen pericial, el Capitán de Puerto de Barranquilla como fallador de primera instancia, estimó que no hubo daños y perjuicios materiales y económicos con ocasión al siniestro de encallamiento de la motonave "TRADEWIND PALM", lo cual es concordante con las pruebas que obran en el expediente.

#### **VII. De la responsabilidad administrativa por violación a las normas de marina mercante**

Finalmente este Despacho encuentra que hubo violación a las normas de Marina Mercante, tal como lo expuso el Capitán de Puerto de Barranquilla en el fallo de primera instancia, de conformidad con las disposiciones prescritas en el código de Comercio en su artículo 1501 y el numeral 2 del artículo 40 del Decreto 1597 de 1998 (Compilado en el Decreto Único Reglamentario del Sector Defensa No. 1070 de 2015). Teniendo como fundamento lo anterior, esta Autoridad procederá a confirmar la declaratoria de responsabilidad del Capitán señor CHAND AVINASH KUMAR, el Piloto Práctico señor OSCAR FLOREZ RODRIGUEZ.

A pesar de encontrar que en primera instancia se declara la responsabilidad del Segundo Oficial, el señor PAULO GUEVARA PAJARES, es menester aclarar que tal y como se desarrolló a lo largo del fallo, donde se mencionan taxativamente las funciones del Capitán, en el caso en concreto no se le puede imputar una responsabilidad al segundo oficial cuando este está bajo responsabilidad y las reglas del Capitán. Pues sobre él recae la responsabilidad del buque que tiene al mando. Por tal razón, este Despacho, encuentra que no se le puede imputar violación a las Normas de Marina Mercante al señor PAULO GUEVARA PAJARES y se entrará a modificar la responsabilidad del mismo.

De tal manera, que es procedente que este Despacho, establezca las infracciones o violaciones a las normas de Marina Mercante en las que incurrió el Piloto Práctico, de conformidad con las disposiciones prescritas en la Ley 658 de 2001, específicamente en su *"artículo 15. Obligaciones del piloto práctico. Los pilotos prácticos debidamente licenciados por la Autoridad Marítima Nacional, cumplirán las siguientes obligaciones"* y el Decreto 1466 de 2004 (Compilado en el Decreto Único Reglamentario del Sector Defensa No. 1070 de 2015).

De lo anterior, se extrae que las normas de Marina Mercante violadas fueron las siguientes:

- El Piloto Práctico no efectuó el intercambio de información debido con el Capitán de la nave al momento de abordarla, es decir no realizó la planeación debida de la navegación y posterior maniobra de la nave.
- No dio buen uso a la carta 171 del 12 de marzo 2012 expedida por Cormagdalena vigente para el día de los hechos.
- No ejerció de manera eficiente y diligente el asesoramiento que como experto en el conocimiento de las condiciones del área y del puerto debía tener.
- Se determinó que los calados reportados por el Capitán de la motonave "TRADEWIND PALM", no guardaba un margen de seguridad adecuado para navegar por el canal del Río Magdalena.

En este orden de ideas, queda demostrado que la actuación del Piloto Práctico fue el generador principal de la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento, fundada en su incorrecta asesoría, su falta de planeación de la maniobra, falta de cuidado, exceso de confianza y la ausencia de previsión de la maniobra.

Así pues y, como quiera que este Despacho se muestra de acuerdo con los argumentos dispuestos por el Capitán de Puerto de Barranquilla y los aducidos con antelación en el presente fallo, procede a confirmar la declaratoria de responsabilidad del Piloto Práctico y del Capitán de la motonave "TRADEWIND PALM", como también se confirmará la sanción impuesta en primera instancia consistente en una AMONESTACION ESCRITA.

### **VIII. De las conclusiones**

En definitiva, se puede considerar que en el presente siniestro marítimo intervinieron de manera determinante la conducta de los señores CHAND AVINASH KUMAR, en su condición de Capitán de la Motonave "TRADEWIND PALM" y OSCAR FLOREZ RODRIGUEZ, 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:

---

<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.



*"(...) 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)

Resulta importante mencionar, que el siniestro marítimo objeto de investigación es "Encallamiento", de acuerdo a lo prescrito por el literal b del artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, y no varadura, como se expone en el artículo 1 de la providencia emitida el 29 de junio de 2012, por parte del Capitán de Puerto de Barranquilla, por lo que se hará la aclaración respectiva.

En consecuencia de lo anteriormente expuesto, considera el Despacho que en los hechos acaecidos el día 24 de marzo de 2012, se encuentra probatoriamente fundamentada la responsabilidad civil de los señores CHAND AVINASH KUMAR, en condición de Capitán y OSCAR FLOREZ RODRIGUEZ, en condición de Piloto Práctico a bordo, en el Siniestro Marítimo de "Encallamiento" de la motonave "TRADEWIND PALM" de bandera de Panamá, identificada con el Número IMO 9427146. Razón por la cual el Despacho acoge lo dispuesto por el A quo, confirmando los artículos correspondientes a la responsabilidad civil.

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

## RESUELVE

**ARTICULO 1°.- CONFIRMAR** los artículos primero, cuarto, quinto, sexto y séptimo del fallo de primera instancia del 20 de abril de 2012, emitido por el señor Capitán de Puerto de Barranquilla, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído. No obstante se aclara, que el siniestro marítimo es de encallamiento y no varadura como se referenció.

**ARTICULO 2°.-MODIFICAR** los artículos segundo y tercero del fallo de primera instancia del 20 de abril de 2012, emitido por el señor Capitán de Puerto de Barranquilla, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído, el cual quedará así

*"ARTÍCULO 2°-Declarar responsable de incurrir en violación a las Normas de Marina Mercante al señor CHAND AVISNASH KUMAR, en calidad de Capitán de la motonave "TRADEWIND PALM" y al señor OSCAR FLOREZ RODRIGUEZ, en calidad de Piloto Práctico de la citada motonave".*

*"ARTÍCULO 3°-Imponer a título de sanción AMONESTACIÓN ESCRITA a los señores CHAND AVISNASH KUMAR, en calidad de Capitán de la*

*motonave "TRADEWIND PALM" y al señor OSCAR FLOREZ RODRIGUEZ, en calidad de Piloto Práctico de la citada motonave".*

**ARTÍCULO 3°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Barranquilla, el contenido de la presente decisión al Armador, Agente Marítimo y Capitán, tripulación de la motonave "TRADEWIND PALM" por intermedio de su apoderado el abogado FELIPE VALLEJO. Así mismo, al Piloto Práctico a través de su apoderado el abogado MAX RANGEL FUENTES, y al señor Segundo Oficial PAULO GUEVERA PAJARES y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

**ARTÍCULO 5°.- REMITIR** al Capitán de Puerto de Barranquilla, para que una vez quede en firme la decisión, se allegue copia digital del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima, para lo de su competencia.

Notifíquese y cúmplase.

19 JUN 2019



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