

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 22 MAR 2018

Referencia: 13012012005  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Apelación

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por la Doctora BLANCA VERGARA DE VELEZ, Apoderada del señor CARLOS ALBERTO SCARPATTI ESPINOZA, en calidad de Capitán de la M/N "SALAMINA", en contra del fallo de primera instancia del 27 de febrero de 2014, proferido por el Capitán de Puerto de Barranquilla dentro de la investigación por siniestro marítimo de Encallamiento, ocurrido en el área de su jurisdicción el día 15 de octubre de 2012, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. Mediante informe suscrito por el funcionario de turno en la Estación de Control de Tráfico Marítimo, TS MARCO ENRIQUE ROMERO FRITZ, el Capitán de Puerto de Barranquilla tuvo conocimiento del presunto siniestro de encallamiento de la M/N "SALAMINA".
2. El día 16 de octubre de 2012, el Capitán de Puerto de Barranquilla emitió auto de apertura de la investigación por siniestro marítimo de varadura de la M/N "SALAMINA" de bandera portuguesa, decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. El día 27 de febrero de 2014, el Capitán de Puerto de Barranquilla profirió fallo de primera instancia a través del cual declaró responsables a los señores CARLOS ALBERTO SCARPATTI ESPINOZA y PABLO EMILIO ORELLANO ALTAHONA, en sus calidades de Capitán y Piloto Práctico respectivamente de la M/N "SALAMINA" por la ocurrencia del siniestro marítimo de varadura de la mencionada motonave.

Aunado a ello, declaró que el señor CARLOS ALBERTO SCARPATTI ESPINOZA, en su calidad de Capitán de la M/N "SALAMINA", incurrió en violación a las normas de la Marina Mercante, imponiendo a título de sanción una multa de DIEZ (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes. Igualmente, el señor PABLO EMILIO ORELLANO ALTAHONA, incurrió en violación a las normas de Marina Mercante, por lo cual se impuso a título de sanción un llamado de atención.

Finalmente, el despacho declaró que no hubo daños y perjuicios materiales y económicos.

4. El día 2 de abril de 2014, la Doctora BLANCA VERGARA DE VÉLEZ, Apoderada especial del señor CARLOS ALBERTO SCARPATTI ESPINOZA, interpuso recurso de reposición y en subsidio el de apelación en contra del fallo de primera instancia del 27 de marzo de 2014, proferido por el Capitán de Puerto Barranquilla.

5. El día 10 de octubre de 2014, el Capitán de Puerto de Barranquilla confirmó en su totalidad el fallo de primera instancia, asimismo, concedió en el efecto suspensivo el recurso de apelación ante el Director General Marítimo.

### 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.

### ANALISIS TÉCNICO

En audiencia del 27 de noviembre de 2013, el Capitán de Altura SAMUEL OROZCO FUENTES, en su calidad de Perito Naval categoría "A", manifestó las circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro de encallamiento de la M/N "SALAMINA", de la siguiente manera:

*"(...) 2. MN Salamina*

*2.1. Es un buque de carga general que es operado por la compañía colombiana NAVESCO, naviera que viene con sus buques frecuentemente a este puerto, ya que tiene en Barranquilla una fuente de importación de materia prima y exportación de productos acabados*

*2.2. Su velocidad de maniobra es de 11 nudos.*

*2.3. Su coeficiente de bloque es considerado por muchos autores y de forma pragmática, entre 0.55 y 0.78*

*(...)*

*7. Analisis de la maniobra de aproximación*

#### **Resumen declaración del Capitán CARLOS ALBERTO SCARPATTI ESPINOZA**

- Para luego ordenar rumbo 085° hasta alcanzar el rumbo 120° a las 06:00R en posición Lat. 11° 07.46'N y Longitud 74°52.21 Oeste, informa al Práctico que la nave se encuentra próxima al banco de la barra quien ordena cambiar el rumbo hasta el 135°*
- Al observar que la nave se encuentra próxima al banco de la Barra, los efectos de las corrientes y la disminución de las profundidades observadas en el ecosonda y en vista que el Práctico no toma la acción debida para evitar la tocada de fondo, yo ordeno todo a estribor y a las 06:03R observo que la velocidad empieza a disminuir con poco gobierno de la nave.*
- Cabe mencionar que el práctico al ver esta situación igualmente ordena todo estribor y máquina full avante*

- *En vista que la velocidad de la nave disminuye a cero y el ecosonda no marca profundidades, observo que la nave ha tocado fondo en posición Lat. 11°07.26'N y Longitud 074°51.33' Oeste*
- *Se le entregó el formato Pilots Card en donde se indican todas las características de la nave, se le informó el calado, velocidad y rumbo actual al momento de su embarque*
- *Al preguntarle al Capitán que acciones desarrolló el piloto práctico para conocer la maniobrabilidad de la motonave previo al ingreso al canal, contestó: las órdenes recibidas por le práctico fueron enrumbar al 080° y full velocidad.*
- *Le informé al práctico que la nave venía enrumbada próxima al banco de la Barra.*
- *No he recibido yo aviso por parte de la Agencia.*
- *No explicó cómo se iba a desarrollar la maniobra de ingreso al Puerto de Barranquilla y si se le mostró algún plano o carta.*
- *Al preguntarle si recibió información de su Armador, Agencia Marítima o Piloto Práctico contestó: en esta vez no*
- *El Piloto Práctico no le indicó las coordenadas de los bajos que afectan el rumbo de la enfilación de ingreso.*
- *Transcurrieron tres minutos desde que le avisé al Práctico que se estaba acercando al banco de arena hasta la varadura.*
- *No realicé indexación paralela para ingresar al Puerto y el Piloto tampoco.*
- *Las condiciones meteorológicas durante la maniobra eran muy buenas*
- *No cuento con el valor del hundimiento dinámico en este momento*
- *Al preguntarle qué fórmula utiliza para calcular el hundimiento dinámico, contestó: la fórmula la tengo a bordo de la nave.*
- *El error de giro es cero*

#### **Resumen declaración del piloto práctico PABLO EMILIO ORELLANO**

- *Básicamente el Piloto Práctico Orellano declaró que por estar preocupado de que las condiciones meteorológicas se dañaran, abordó la nave mas afuera de lo normal pretendiendo evitar así evitar que le tocara entrar con malas condiciones atmosféricas.*
- *esta decisión de abordar la nave en un sitio diferente de la estación de Pilotos, según él, le hizo cometer un error de tiempo lo que determinó que confundiera las luces de enfilación lo que dio como resultado que se dirigieran al banco de la Barra.*

#### **La aproximación a tajamares y varada**

- *las situaciones del buque antes de vararse y la posición de la varada la he graficado en la carta COL-253*
- *El Buque como quedó registrado en el RDT, navegó muy arriba de la zona normalmente usada por los Pilotos Prácticos para entrar al Río Magdalena.*
- *Estas situaciones y las imágenes que adjunto considero que no necesitan mayor explicación*
- *los tiempos y las situaciones registradas dejan claros los hechos.*
- *Cuando el Capitán en 3 ocasiones la avisó a las 06:00R al Piloto Práctico de la cercanía al bajo como aparece en el audio del RDT, había todavía cuatro cables de margen para maniobrar de forma segura el buque.*
- *Ya cuando el Capitán decidió tomar el mando y ordenar todo a estribor, el buque estaba en aguas someras y la respuesta a la orden del timón "todo a estribor" fue, como es de esperarse demasiado lenta para evitar la varada.*
- *Tocó fondo por su costado de babor y se varó a las 06:03:30hrs cuando de acuerdo a los datos registrados, su velocidad se había decrecido ya a 1,90 nudos.*

- Su proa en ese momento era al 165° (verdadero)
- De acuerdo al acta de protesta del Capitán del buque, se varó en la siguiente situación:  
Latitud: 11°07.26'N  
Longitud: 074°51.33'W
- El buque se varó 1.12 millas náuticas de distancia al tajamar oriental de la entrada a Bocas de Ceniza.
- En unidades métricas son 2.074 kilómetros
- en la carta náutica se aprecian profundidades de 4.7 / 4.8 mts, aunque no se puede hablar de exactitud por la inmensa carga sedimentaria que entrega permanentemente el Río Magdalena.
- De todas formas el buque navegó y se varó por fuera del cono de seguridad que recomienda esta publicación por entrar demasiado al Norte de dicho cono.

#### **Primer oficial ERICK VILLANUEVA COSSIO**

- Cuando el Piloto se viene acercando a la entrada el Capitán notó que se estaba yendo mucho al Norte, entonces en ese momento me pidió que pusiera una posición en la carta. Después de puesta esa posición avisé al Capitán que la posición dada estaba muy cerca del bajo
- El Capitán le comentó al Piloto y el Piloto le dijo: Capitán no se preocupe que estamos bien
- Cuando vuelvo a posicionarme ya casi estábamos en el bajo. Aviso al Capitán, el Capitán le informó al Práctico y el Práctico no supo que hacer.
- El Capitán ordenó caer todo a estribor. Unos minutos después el barco perdió velocidad hasta quedar en cero nudos.
- No hubo información relacionada con las coordenadas de los bajos.
- Las condiciones eran buenas. No había marejada. Había poco viento. Estaba de 2 a 3 nudos del NNE.
- Estaba en el puesto de mando a 4 metros del sitio que se hallaba el Piloto Práctico, el puente es cerrado no tiene alerones.

#### **Timonel RAFAEL ORTEZ TORRES**

- Después escuché al Primer Oficial, no sé si al Capitán o al Práctico, según la carta estábamos o vamos sobre el bando. El piloto me dio la orden de 10° a estribor y fue cayendo despacio a 095. El barco comenzó a tocar fondo y el Práctico le dijo tranquilo al Capitán, sabía lo que estaba haciendo. El Capitán le repitió "estamos tocando fondo"
- Ya después el Capitán me dio la orden timón todo a estribor y después de eso, me repitió el Piloto: "timón todo a estribor"

#### **Conducta del Capitán**

- Después de leído el expediente y la información del RDT, considero que la actuación del Capitán evitó que este percance hubiera sido mayor.
- Debido a que el Buque ya estaba en aguas someras, la respuesta del buque no fue pronta debido al aumento del diámetro del círculo de giro del buque.
- Informó con tiempo al Piloto sobre la aproximación.
- El VDR que entregó tenía un registro de audio pésimo que pude oír con mucha dificultad, no así las imágenes de radar.
- No hizo indexación paralela.
- Su respuesta sobre el squat no dejaron percibir sus conocimientos sobre el tema.

215

### Conducta del Piloto

- Aunque no lo hizo de manera formal, en el audio escuché cómo le decía al Capitán lo que tenía pensado hacer
- Como el mismo declaró en la audiencia, se desorientó por haber abordado muy al norte del punto donde está establecido que el Piloto suba al buque
- No tuvo la precaución de darle las coordenadas de los puntos límites de los bajos para que se graficaran en la carta de navegación que estaban usando a bordo.
- Después de ver la posición del buque en la carta náutica COL-253, se puede concluir que pretendió enfilarse desde muy lejos el cono de seguridad. Confundió las enfilaciones.
- No hizo la vuelta con el buque recomendada por la Estación de Tráfico Marítimo.
- No hizo indexación paralela
- Su cálculo de squat fue incorrecto.

(Cursiva fuera de texto)

### ARGUMENTOS DEL APELANTE

Del escrito de apelación presentado por la abogada BLANCA VERGARA DE VELEZ, este Despacho se permite extraer los siguientes argumentos:

*"El control de tráfico marítimo dio orden de enfilarse al canal navegable a M/N SALAMINA asistida por el Piloto Práctico PABLO EMILIO ORELLANO ALTAHONA, a quien se le comunicó por parte de la Estación de Control de Tráfico Marítimo enfilarse al canal navegable a una distancia de 1500 metros del KO utilizando el cono 136° y 140° velocidad SOG de 5 nudos. Al verificar en el Sistema de Identificación Automática (AIS) se observa, por parte de la Estación que la nave se encontraba a 2.500 metros KO0, por lo que estaba enfilado fuera del cono de aproximación segura 136° y 140°, reduciéndose la nave a cero, originándose la VARADURA con el banco denominado LA BARRA en posición Lat. 11°07'26"Norte y Longitud 074°51'33" Oeste.*

*Cabe precisar que la navegación está catalogada como una actividad peligrosa, que conforme a las previsiones del artículo 2356 del Código Civil y la evolución jurisprudencial, tiene un tratamiento distinto en los regímenes tradicionales de responsabilidad, ya que en este caso quien ejerce estas actividades de alto riesgo, es quien está llamado a demostrar los elementos eximentes de responsabilidad como lo es la fuerza mayor y el caso fortuito, estableciéndose así una presunción legal de culpa por parte del agente.*

*En consecuencia, en el presente caso el señor CARLOS ALBERTO SCARPATTI ESPINOZA, en su condición de Capitán de la M/N "SALAMINA" no debe soportar las consecuencias jurídicas que se derivan del ejercicio de su actividad, es decir, como sujeto sobre el cual recae la presunción de culpabilidad, pues es evidente que el siniestro materia de investigación obedeció a una circunstancia imprevista a su voluntad.*

*Es de advertir que dentro de la presente investigación el único responsable de lo ocurrido es el señor PABLO ORELLANO ALTAHONA, quien ejerció como Piloto Práctico a bordo de la M/N "SALAMINA".*

*Ahora si bien es cierto, que el Capitán de la nave "SALAMINA" es quien tiene a cargo de la nave y el gobierno de la misma tal y como lo establece el Código de Comercio, el señor Piloto Práctico PABLO EMILIO ORELLANO ALTAHONA también ocupó un papel protagónico en la maniobra y de su desempeño depende el éxito de la maniobra.*

### Eficacia de la prestación de servicio público

Bajo el entendido que la actividad de practicaje es un servicio público, es importante manifestar que los postulados contenidos en la Ley 658 de 2001, deben para el caso en cuestión entrelazarse con las premisas establecidas en los artículos de la Ley 142 de 1994, especialmente en lo consignado en el artículo 2º, el cual pregona la obligatoriedad y la garantía en la prestación de dichos servicios teniendo como sustento los artículos 334, 336, 365 al 360 de la Constitución Política.

Ahora bien, en cuanto a la prestación del servicio público de forma eficiente por particulares, la Corte se ha pronunciado en el siguiente sentido: el artículo 15.4 de la Ley 142 de 1994 no estableció un tipo único para la prestación de los servicios públicos, sino que tuvo en cuenta que la Constitución prevé que tanto el Estado, como las comunidades organizadas y particulares, pueden prestar servicios públicos (Artículo 365 CP) igualmente, orientó el ejercicio de su potestad según los fines de constitucionalidad que persigue la regulación de los servicios públicos a saber: garantizar la eficiencia y continuidad en su prestación. En ese orden de ideas, es indudable que existe obligación constitucional de garantizar con eficiencia la prestación del servicio pública por parte de dichas personas.

Teniendo en cuenta lo anterior, se concluye, con toda certeza que existe una responsabilidad por quien tiene el deber legal y constitucional de prestar un servicio público, resaltándose que tal responsabilidad se tiene con el Estado y los particulares.

(...)

Apreciándose claramente en esta definición, que la persona capacitada y reconocida por Ley para ejercer la función de asesoramiento en dicha materia en una jurisdicción es única y exclusivamente del Piloto Práctico, es él y nadie más que él quien tiene la competencia e idoneidad práctica de las condiciones de un puerto, su experiencia, su destreza y sus conocimientos lo convierten en un sujeto idóneo para ejercer el practicaje.

En el caso bajo estudio, el señor piloto PABLO ORELLANO ALTAHONA fue nominado para ejercer la actividad de practicaje a bordo de la nave SALAMINA el día 15 de octubre de 2012.

(...) (Cursiva fuera de texto)

### CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

#### ► Configuración del siniestro marítimo de encallamiento

El artículo 1513 del Código de Comercio define los accidentes o siniestros marítimos de la siguiente manera:

*"Para los efectos de este libro se considera accidente o siniestro marítimo el definido como tal por la ley, los tratados, convenios o la costumbre internacional"* (Cursiva fuera de texto)

Por su parte el Decreto Ley 2324 de 1984 en su artículo 26, establece que los accidentes o siniestros marítimos son:

- (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 las naves o artefactos navales a las instalaciones*

(Cursiva y subrayado fuera de texto)

Mediante protesta presentada el día 16 de octubre de 2012 por parte del Capitán de la M/N "SALAMINA" se informa que durante el arribo al Puerto de Barranquilla el día 15 de octubre de 2012 la velocidad de la motonave disminuyó a cero, con poco gobierno de la nave y el ecosonda no marcaba profundidad, el buque tocó fondo en posición Lat. 11°7'26"N y Long. 074°51'33"W.

Igualmente, el funcionario de turno de la Estación de Control de Tráfico Marítimo informó que siendo las 6:12 horas del 15 de octubre de 2012, al verificar el sistema de identificación automática (AIS), observó que el Piloto Práctico PABLO ORELLANO se encontraba a 2.500 metros del KO, estaba enfilando por fuera del cono de aproximación segura 136° y 140°, la velocidad de la motonave había reducido a cero, el Piloto informó que tenían un pequeño problema que estaban solucionando. A las 7:25, el Piloto informa que la nave quedó libre de fondo y solicitó permiso para el ingreso al canal navegable. De lo anterior, queda plenamente probada la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "SALAMINA".

En el fallo de primera instancia del 27 de octubre de 2014, se empleó el término "VARADURA", el cual debe entenderse como sinónimo del término "ENCALLAMIENTO", y se precisa que este es el término adecuado indicado en la norma.

De lo ya mencionado, se precisa que una nave se encuentra encallada cuando su casco topa con el fondo (arena, rocas o piedras), quedando inmovilizada, lo que generalmente ocasiona la pérdida del gobierno de la nave debido a que no se puede maniobrar.

Ahora bien, la Autoridad Marítima tiene la competencia para investigar los siniestros marítimos que ocurran en su jurisdicción, en virtud de lo dispuesto en el artículo 35 del Decreto Ley 2324 de 1984, así:

*"Todo accidente o siniestro marítimo será investigado y fallado por la Capitanía de Puerto respectiva, de oficio o mediante protesta presentada por el Capitán o Capitanes de las naves, artefactos o plataformas involucrados en el siniestro o accidente o por demanda presentada por persona interesada (...)"* (Cursiva fuera de texto)

- Responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento de la M/N "SALAMINA"

La responsabilidad en materia marítima está establecida en función de la actividad que se desarrolla, considerada una actividad peligrosa, pues conlleva el empleo de un medio calificado como peligroso. Por este motivo, la persona que desarrolla la actividad peligrosa debe conducirse con máxima prudencia, dentro de la normatividad especializada, con el objetivo de garantizar la seguridad de la actividad marítima, de la vida humana en el mar y del medio ambiente marítimo.

Al respecto la Corte Suprema de Justicia puntualizó los criterios de la responsabilidad objetiva unificados en sentencia de casación del 24 de agosto de 2009, así:

*"(...) (a) Que allí anida una verdadera responsabilidad objetiva, en donde la obligación de resarcir el daño surge no de la culpa presunta sino del riesgo o grave peligro que el ejercicio de estas actividades comporta para los demás; (b) no hay necesidad de que los actos dañinos reflejen alguna culpa o que ella se presuma, lisa y llanamente, requiere que la actividad sea potencialmente perjudicial. (c) que cuando las partes involucradas ejerzan actividades parecidas o similares, el juez debe examinar cuál de ellos tuvo mayor o menor incidencia en el daño par así definir quién debe asumir la reparación; (d) teniendo presente lo dicho, a la víctima le basta acreditar el daño y el vínculo de causalidad, amén de la actividad desplegada por el demandado; (e) a éste, por su parte, si pretende exonerarse de reclamo efectuado, le corresponde acreditar la existencia de una causa que impida la imputación causal del daño a la conducta desplegada (fuerza mayor, caso fortuito, la intervención de la víctima o de un tercero(...))." (Cursiva y subrayado fuera de texto)*

Dilucidado lo anterior, se procede a analizar el material probatorio que reposa en esta investigación. En audiencia del día 17 de octubre de 2012, el señor CARLOS ALBERTO SCARPATTI ESPINOZA, en calidad de Capitán de la plurimencionada motonave manifestó:

*"el Práctico embarcó a las 05:02 ordenando máquina full avante y un rumbo 080° para luego ordenar rumbo 085° hasta alcanzar el rumbo 120° a las 06:00R, en posición Lat. 11°.07.46"N y Long. 74°52.21"W, informo al Práctico que la nave se encuentra próxima al bando de la barra, quien ordena cambiar rumbo hasta los 135°. Al observar que la nave se encuentra próxima al bando de la barra los efectos de la corriente y la disminución de la profundidad observada en el ecosonda y en vista que el Práctico no toma la acción debida para evitar la tocada de fondo, yo ordeno todo estribor y a las 06:03 observo que la velocidad empieza a disminuir con poco gobierno de la nave (...)". (Cursiva y subrayado fuera de texto)*

Por su parte el señor ERICK VILLANUEVA COSSIO, en calidad de Primer Oficial de la M/N "SALAMINA", declaró lo siguiente:

*"(...) el Práctico tomó el mando previa supervisión del Capitán, cuando el Piloto se viene acercando a la entrada, el Capitán notó que se estaba yendo mucho al norte, entonces en ese momento me pidió que pusiera una posición en la carta, después de puesta esa posición avisé al Capitán que la posición dada estaba muy cerca del bajo, el Capitán le comentó al Piloto y el piloto le dijo: Capitán no se preocupe que estamos bien, cuando vuelvo a posicionarme ya casi estábamos en el bajo, aviso al Capitán, el Capitán le informó al Práctico y el Práctico no supo que hacer, el Capitán ordenó caer todo a estribor. Unos minutos después el barco perdió velocidad hasta quedar en cero nudos" (Cursiva y subrayado fuera de texto)*

Cuando se le preguntó quién dio las órdenes al Timonel durante la maniobra, respondió: "a la hora de la emergencia, el Capitán.

En cuanto al señor RAFAEL ORTEZ TORRES, en su calidad de Timonel, manifestó:

*"(...) una vez que él subió a bordo, el Capitán le informó del rumbo, la velocidad y los calados de la nave, de ahí el piloto tomó el mando, el Piloto me dio la orden de dar timón a babor, no me acuerdo bien, pero de 10° a babor pasó a 20°, ya una vez que la nave cogió velocidad a babor él me dio la orden de llevar el timón al medio, dándome la orden de mantener el rumbo derecho, es decir,*



*el mismo rumbo, 080 y el piloto se miraba muy tranquilo, muy firme en su maniobra, íbamos navegando a velocidad normal, comenzó a subir el rumbo de 080 a 085° y de ahí hasta 90, después escuché al Primer Oficial no sé si al Capitán o al Práctico, según la carta estamos o vamos sobre el banco, el Piloto me dio la orden de 10° a estribor y fue cayendo despacio a 95°, el barco comenzó a tocar fondo y el Práctico dijo: tranquilo Capitán, sabía lo que estaba haciendo. El Capitán se lo repitió: estamos tocando fondo. Ya después el Capitán me dio la orden timón todo a estribor (...)" (Cursiva fuera de texto)*

Por otro lado, en audiencia del 6 de noviembre de 2012, el señor PABLO EMILIO ORELLANO ALTAHONA, en calidad de Piloto Práctico de la M/N "SALAMINA" para el día 15 de octubre de 2012, declaró:

*"Había llovido con anterioridad aunque para el momento de la maniobra, el mar estaba en calma y las condiciones generales meteorológicas y de corriente eran satisfactorias, lo que presagiaba una maniobra de ingreso al puerto y atraque sin ninguna novedad. Aunque por ser octubre un mes lluvioso, tales condiciones podían variar de un momento a otro, es decir, inesperada o sorpresivamente. Como se trata de una motonave pequeña y que en el momento en que esta se dirigía a la estación de Pilotos, las condiciones eran excelentes, aunque no estaba completamente claro en razón de la hora. Juzgué que lo mejor era realizar la maniobra sin pérdida de tiempo con la finalidad de no ser sorprendidos por un cambio repentino de las condiciones atmosféricas. Lo cual era posible por ser yo conocedor de la maniobrabilidad del buque, por haberlo asistido en oportunidades anteriores. Por estas razones llamé al Capitán por VHF solicitándoles cambiar el rumbo a 090° y reducir la velocidad a 7 nudos para mi embarque, lo cual se realizó de manera segura a las 05:50 horas, llevando a bordo todos los planos pertinentes y ordenando máquina full adelante y rumbo 080°, después rumbo 085° y así sucesivamente hasta llegar al rumbo 120°. A las 06:00 en posición 11°7'46"N y Long. 74°52'21"W, el Capitán me informa que la motonave se encuentra próxima al bando de la barra que hay efectos de corriente, disminución de las profundidades, razón por la cual él tomó el mando ordenando todo estribor, orden que fue respetada por el suscrito y a las 06:03, durante el procedimiento para hacer la aproximación a 1.1 millas náuticas en posición Lat. 11°07'N Long. 07°45.1'55" W, el buque reconoció fondo con pérdidas de viada quedando varada, situación que fue superada a las 07:25 horas con máquina adelante y el timón a cada costado. Quizás en mi punto de interés de realizar con prontitud y seguridad la maniobra abordando el buque en un punto diferente a la estación de pilotos, hice un cálculo errado del tiempo, lo que determinó que confundiera las luces de enfilación dando como resultado que nos dirigimos al bando de la barra, por lo que agradezco al Capitán su intervención oportuna, por lo cual se evitó que la motonave sufriera daños que tuviera que lamentarse (...)" (Cursiva y subrayado fuera de texto)*

A su vez, el dictamen pericial rendido por el Capitán de Altura SAMUEL OROZCO FUENTES, en su calidad de perito designado en la presente investigación, concluyó en cuanto a las conductas náuticas del Capitán y del Piloto Práctico:

#### **Conducta del Capitán**

- Después de leído el expediente y la información del RDT, considero que la actuación del Capitán evitó que este percance hubiera sido mayor.
- Debido a que el Buque ya estaba en aguas someras, la respuesta del buque no fue pronta debido al aumento del diámetro del círculo de giro del buque.
- Informó con tiempo al Piloto sobre la aproximación.

### *Conducta del Piloto*

- *Se desorientó por haber abordado muy al norte del punto donde está establecido que el Piloto suba al buque.*
- *No tuvo la precaución de darle las coordenadas de los puntos límites de los bajos para que se graficaran en la carta de navegación que estaban usando a bordo.*
- *Después de ver la posición del buque en la carta náutica COL-253, se puede concluir que pretendió enfilarse desde muy lejos el cono de seguridad. Confundió las enfilaciones.*
- *No hizo la vuelta con el buque recomendada por la Estación de Tráfico Marítimo.*

Una vez expuesto todo lo relativo a las conductas de los intervinientes directos en la maniobra de ingreso de la nave "SALAMINA", procede el Despacho a realizar un estudio de la normatividad aplicable al Capitán y al Piloto Práctico, de la siguiente forma:

### El Capitán, sus funciones y obligaciones.

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.

En ese mismo sentido, el artículo 1501 del Código de Comercio Colombiano despliega una lista discriminada de funciones y obligaciones del capitán de la nave, tales como:

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

Este despacho advierte que dicha obligación debe ser cumplida por capitán de la nave, pues es en cabeza de él, como jefe superior del gobierno y la dirección, donde reside dicho deber. Tal como antes se dispuso, ésta debe ser acatada en su integridad, por cuanto la inobservancia de la misma traerá como consecuencia inmediata, la pérdida de las condiciones de navegabilidad técnica.

De igual forma el Decreto 1597 de 1988 "Por el cual se reglamenta la Ley 35 de 1981 y parcialmente el Decreto Ley 2324 de 1984." en su artículo 40 dispone lo siguiente:

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

1. *Dirigir la navegación de la nave.*
2. *Dirigir personalmente toda maniobra del buque al entrar o salir de puerto, durante el paso por canales estrechos o áreas peligrosas y en general en cualquier otra maniobra en que sea necesario o aconsejable para garantizar la seguridad de la nave, teniendo en cuenta el estado de tiempo y del mar, o las condiciones locales que puedan afectar la navegación.*
3. *Es, en todo momento y circunstancia, responsable directo por la seguridad de la nave, su carga y las personas a bordo. Cuando lleve práctico a bordo y considere que las indicaciones o instrucciones de éste son peligrosas para la seguridad de la nave, otras naves cercanas,*

812

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, subrayado y negrilla fuera de texto)

### Piloto Práctico

De conformidad con el artículo 124 del Decreto Ley 2324 de 1984, el practicaje constituye un servicio público, regulado y controlado por la Autoridad Marítima.

Al respecto, la Ley 658 de 2001 establece la siguiente definición de Piloto Práctico:

"Es la persona experta en el conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas de la jurisdicción de una capitanía de puerto marítima o fluvial específica, de la reglamentación internacional para prevenir abordajes, de las ayudas a la navegación circundantes y capacitada para atender las consultas de los capitanes de los buques, atender el entrenamiento de los aspirantes a piloto práctico y de los pilotos prácticos por cambio de categoría y/o de jurisdicción, el cual debe estar acreditado con la licencia que expide la Autoridad Marítima Nacional, en la categoría correspondiente" (Cursiva y subrayado fuera de texto)

Asimismo, la norma ibídem en su artículo 14 dispone como función del Piloto Práctico:

"La de asesorar al Capitán del buque en la maniobra de practicaje y no lo reemplaza en el mando del mismo." (Cursiva y subraya fuera de texto)

En el mismo sentido, el artículo 1 numeral 11 del Decreto 1466 de 2004, establece lo siguiente:

"Servicio de practicaje. Es el conjunto de actividades de asesoría al Capitán de un buque, debidas al experto conocimiento de las particularidades locales y cualquier clase de maniobra con embarcaciones, en las aguas restringidas de un puerto o área marítima y fluvial de practicaje, con el fin de asegurar unos niveles óptimos en la gestión de los riesgos involucrados de la navegación restringida incluyendo la necesidad de un juicio independiente de las presiones comerciales inherentes al transporte marítimo y así asegurar la protección de vidas, bienes y medio ambiente." (Cursiva y subrayado fuera de texto)

Ahora bien, del anterior análisis de responsabilidad consagrado tanto en la jurisprudencia como en las normas que regulan las actividades marítimas, considera el Despacho que en el presente siniestro marítimo existió responsabilidad exclusiva del señor PABLO EMILIO ORELLANO ALTAHONA, en calidad de Piloto Práctico, pues sus acciones, decisiones y omisiones fueron determinantes para que el siniestro marítimo de encallamiento se consumara, y la conducta desplegada por el señor Capitán CARLOS ALBERTO SCARPATTI ESPINOZA se dirigió a evitar un perjuicio mayor.

En consecuencia, se procede modificar el artículo primero de la decisión de primera instancia del 27 de febrero de 2014, en el sentido de declarar civilmente responsable únicamente al señor PABLO EMILIO ORELLANO ALTAHONA, en calidad de Piloto Práctico por la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento de la M/N "SALAMINA" de bandera portuguesa, el día 15 de octubre de 2012.

*[Handwritten signature]*

➤ Argumentos de la recurrente

En cuanto a los argumentos expuestos por la doctora BLANCA VERGARA DE VELEZ, en calidad de apoderada del Capitán de la M/N "SALAMINA", estaban orientados a que se declarara la responsabilidad exclusiva por parte del Piloto Práctico PABLO EMILIO ORELLANO ALTAHONA, se tiene entonces que de acuerdo a lo analizado en el punto anterior, sus argumentos se consideran favorables, por lo cual no se realizará análisis detallado de lo expuesto en el escrito de apelación.

➤ Violación a las normas de Marina Mercante

Analizadas las conductas de las personas involucradas en la investigación, se tiene que en la decisión de primera instancia del 27 de febrero de 2014, se impuso a título de sanción para el Piloto Práctico PABLO EMILIO ORELLANO ALTAHONA, un llamado de atención, con fundamento en la errada asesoría prestada al buque "SALAMINA" al momento de su ingreso al Puerto de Barranquilla que desencadenó en su encallamiento.

En cuanto al Capitán, se impuso a título de sanción una multa de DIEZ (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes, en razón de la actitud pasiva frente a la conducta del Piloto Práctico. Al respecto, considera este Despacho, que el Capitán CARLOS ALBERTO SCARPATTI, al darse cuenta del inminente encallamiento de la nave, y que el Piloto Práctico no tomaba las acciones correspondientes, decidió apartarse de las instrucciones del Piloto, para dirigir por sí mismo la maniobra, evitando de esta manera un daño mayor. Esta conducta se puede evidenciar de lo declarado por las partes y lo mencionado por el Perito en su informe, el cual estaba fundamentado además, en las grabaciones del Registrador de Datos de Travesía (VDR, por sus siglas en inglés).

En consecuencia, considera este Despacho que no se presentó infracción de las normas de Marina Mercante por parte del señor CARLOS ALBERTO SCARPATTI ESPINOZA, en calidad de Capitán de la M/N "SALAMINA", por lo anterior, se revocará el artículo tercero del fallo de primera instancia del 27 de febrero de 2014, proferido por el Capitán de Puerto de Barranquilla.

➤ Avalúo de los Daños

No fueron demostrados daños por el siniestro marítimo de encallamiento, por lo que en primera instancia se declaró que no existieron daños ni perjuicios materiales o económicos, decisión que será confirmada por este Despacho.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

**RESUELVE**

**ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR** el artículo primero del fallo de 27 de febrero de 2014, el cual quedará así:

*"DECLARAR civilmente responsable al señor PABLO EMILIO ORELLANO ALTAHONA, en calidad de Piloto Práctico, por la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento de la M/N "SALAMINA", ocurrido el día 15 de octubre de 2014"*

**ARTÍCULO 2°.- REVOCAR** el artículo tercero de la decisión del 27 de febrero de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Barranquilla, de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva del presente fallo.

**ARTÍCULO 3°.- CONFIRMAR** en sus demás partes la providencia del 27 de febrero de 2014.

**ARTÍCULO 4°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Barranquilla el contenido del presente fallo a la doctora BLANCA VERGARA DE VELEZ quien actúa como Apoderada del señor CARLOS ALBERTO SCARPATTI ESPINOZA, en su calidad de Capitán de la M/N "SALAMINA" y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**ARTÍCULO 5°.- COMISIONAR** al Capitán de Puerto de Barranquilla para que, una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, remita copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

22 MAR 2018

  
Contralmirante MARIO GERMÁN RODRÍGUEZ VIERA  
Director General Marítimo (E)