

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 29 MAR 2019

Referencia : 15012011022

Asunto: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Apelación.

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el Dr. RICARDO ANTONIO CASTELLAR NAJERA, apoderado de la sociedad **FERROALQUIMAR S.A.** en contra del fallo de fecha 03 de diciembre de 2014, proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de encallamiento de la motonave “GAMMA I” de bandera Panameña, ocurrido el día 23 de septiembre del año 2011, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta de fecha 26 de septiembre de 2011 el Capitán de la motonave “GAMMA I”, señor LUIS EDUARDO DEL AGUILA BADANI, informó a la Capitanía de Puerto de Cartagena, que el día 23 de septiembre de 2011 a la hora de las 10:00 de la mañana, mientras transitaba por el canal de acceso a las instalaciones de FERROALQUIMAR S.A., la nave antes mencionada tocó fondo y no hubo forma de continuar la maniobra por ausencia de calado en el canal, trayendo como consecuencia el encallamiento de la motonave hasta la hora de la pleamar.
2. Como consecuencia de lo anterior, mediante auto del 06 de octubre de 2011, el Capitán de Puerto de Cartagena ordenó la apertura de la investigación por el siniestro marítimo de encallamiento presentado con la M/N “GAMMA I”.
3. El Capitán de Puerto de Cartagena, mediante fallo de primera instancia fechado 03 de diciembre de 2014, ordenó exonerar de responsabilidad al señor LUIS DEL AGUILA BADANI Capitán de la motonave “GAMMA I” y al Piloto Práctico JORGE GUERRERO DAZA, del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave “GAMMA I”. De igual manera, exhortó a las sociedades FERROALQUIMAR S.A e INDUSTRIAS ASTIVIKIK S.A., para que realicen todas las acciones correspondientes para la debida señalización de sus respectivos canales de acceso. Finalmente, declaró que los daños probados con ocasión de la ocurrencia del siniestro marítimo, ascienden a la suma de ochocientos treinta mil pesos (\$830.000.00).

4. Mediante oficio radicado en la Capitanía de Puerto el día 05 de enero de 2015, el Doctor RICARDO ANTONIO CASTELLAR NAJERA apoderado de la sociedad **FERROALQUIMAR S.A.**, interpuso los recursos de reposición y en subsidio el de apelación en contra del fallo calendarado 03 de diciembre de 2014, proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena.
5. El 24 de febrero de 2017 el Capitán de Puerto de Cartagena, resolvió el recurso de reposición presentado por el Abogado RICARDO ANTONIO CASTELLAR NAJERA en donde resolvió no reponer la providencia del 03 de diciembre de 2014 y en consecuencia concedió el recurso de apelación. El Capitán de Puerto sustentó su decisión en resumen de la siguiente manera:

*“(…) En este orden de ideas, de acuerdo a todo lo antes expuesto y en virtud de las conclusiones señaladas por el señor perito nombrado y posesionado en esta investigación, para el despacho se tiene probado que:*

*La señalización del canal era deficientes, que la información de la batimetría era poco confiable y los buques que se encuentran atracados al lado oriental del canal lo hacen más estrecho, disminuyendo el área de maniobra y tráfico en dicho sector.*

*Así las cosas, se insiste que la causa principal del encallamiento de la motonave GAMMA I cuando se encontraba en maniobra de acercamiento al Astillero FERROALQUIMAR S.A., obedeció a la falta de señalización del canal de acceso al mencionado astillero, y la obstrucción por parte de los buques atracados al lado oriental del canal que lo hacen más estrecho y disminuyen el área de maniobra y tráfico, lo que impidió no llevar con éxito la maniobra llevando al buque a encallar en el lugar indicado a lo largo de la investigación, latitud 10° 21.6N, longitud 75° 30.68W, así como la diferencia entre la batimetría indicada por el astillero y la que realmente encontró el piloto al momento de realizar la maniobra en comento, hechos que no son atribuibles al capitán de la nave, como tampoco al piloto practico.” (Cursiva fuera de texto)*

## COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 52 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2º, artículo 2º, del Decreto 5057 de 2009, esta Dirección General es competente para conocer en apelación las investigaciones por siniestros marítimos ocurridos dentro del territorio establecido en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

## ARGUMENTOS DEL APELANTE

Del recurso de apelación interpuesto por el Abogado RICARDO ANTONIO CASTELLAR NAJERA, en calidad de apoderado de la sociedad **FERROALQUIMAR S.A.**, este Despacho se permite extraer los siguientes apartes:

### 1. "FUNDAMENTOS DEL RECURSO

A. **Ausencia de fuerza mayor**: *Falta a la verdad el despacho cuando alega que el siniestro obedeció a un caso de fuerza mayor...es claro que el acervo probatorio estableció con absoluta claridad que el piloto práctico conocía con mucha anticipación las circunstancias de alto riesgo que implicaba el acceso al canal de ASTIVIK (mal posicionamiento de las embarcaciones en ASTIVIK y falta de señalización) y aun así procedió a efectuar la maniobra (...)*

B. **Corresponsabilidad de ASTIVIK en el siniestro**: (...) *El grupo de señalización marítima del caribe conmina al astillero ASTIVIK –con tres años de antelación- a que realice la señalización y, aunque la señalización, por expresa disposición de la ley marítima está a cargo de DIMAR (VER DECRETO 2324 DE 1984), el astillero ASTIVIK acepta realizar la señalización por ser uno de los requisitos de la concesión portuaria (ver norma portuaria), luego, al no ejecutar las obras de señalización que resultaron causantes del siniestro, debe recaer en ésta (ASTIVIK) la responsabilidad correspondiente.*

(...)

*Es claro que la obstrucción por invasión del espejo de agua, el cual incomoda demasiado la maniobra la que hoy nos ocupa (la llevo (Sic) a salir del canal) fue la causante del siniestro, así como la falta de compromiso de poner las señales que debió colocar ASTIVIK S.A. tal y como se lo ordenó el informe técnico suscrito por el entonces coordinador del grupo señalización marítima del caribe señor Capitán de Corbeta OSCAR ENRIQUE MANTILLA RUIZ, en el año 2008, es decir varios años antes del siniestro.*

*Resulta inverosímil ver como la capitania de puerto retrotrae las recomendaciones del aludido perito como causantes del siniestro y exhorta a mi cliente a colocar dicha señalización cuando dicha responsabilidad recae en cabeza del estado, amen cuando estas son emitidas posterior al mismo y con la finalidad que no se repitan pero de ninguna manera excusar –como pretende- la ineficiente, temeraria e irresponsable omisión de ASTIVIK.*

*Señor Capitán de puerto es poco probable que en un expediente existan tantas irregularidades juntas, y se omitan tantas pruebas que demuestren la clara responsabilidad del piloto y la empresa ASTIVIK S.A. y que denotan un interés directo e ilegítimo de no sancionar a ésta última, encontrándose en el límite de los tipos penales, ya muchas veces reiterados por el suscrito en muchas actuaciones ante tanto desapego a la legalidad por parte de la máxima autoridad marítima local."*

## 2. "PETICIÓN

1. *Se revoque parcialmente la sentencia recurrida y en su defecto se sancione ejemplarmente a la empresa comercial denominada ASTIVIK S.A. por ser responsable civilmente del siniestro aludido, así mismo sea sancionada por la competencia desleal consistente en atracar mal intencionadamente las naves que llegan a dicho astillero para que las naves que contratan con Ferroalquimar no puedan llegar a su destino o en su defecto compulsar copias a la Superintendencia de Industria y Comercio para que investigue de oficio la competencia desleal denunciada.(...)*
2. *Se exonere de la exhortación hecha a la empresa Ferroalquimar al ser el grupo de Señalización marítima del caribe la encargada de hacer -en el espejo de agua concesionado a dicha entidad- la respectiva señalización"( Subrayado y cursiva fuera de texto)*

## CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Conforme a lo anteriormente descrito, este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos sustanciales y procesales que dieron mérito al Capitán de Puerto de Cartagena para proferir decisión de primera instancia, y a su vez hará el estudio de legalidad que entraña el recurso de apelación, así:

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

### I. Análisis técnico:

De acuerdo con el Informe Pericial rendido por el Perito Naval de Navegación JAIME MORALES NÚÑEZ, visible a folios 180 a 190 y su respectiva aclaración obrante a folios 223 a 233 del expediente objeto de la referencia, se expuso lo siguiente:

*"7. Las coordenadas relacionadas en el informe, son coordenadas del canal de acceso a Astivik, Astilleros Cartagena y Ferrocem Alquimar. Ferrocem Alquimar lugar hacia donde se dirigía la embarcación para la realización de las reparaciones, debe garantizar el calado máximo reportado y la correcta señalización del canal comercial, tal y como lo establece la Resolución 478 del 28 de Octubre de 2010. Este canal no cumple con ninguna de las medidas mínimas de seguridad, señalización y dragado, para garantizar la maniobra y el tráfico seguro de las embarcaciones que arriben a sus instalaciones, y, más aún si se trata del ingreso de una M/N de las características de eslora, manga y calado del Gama I, que le genera demasiada limitación para maniobrar.*



8. Los daños menores corresponden a la pintura anti incrustante del casco en el área pelada de proa, pintura que se podría aplicar en la próxima subida a dique, teniendo en cuenta que la pintura de protección de la lámina no se perdió y que el resto de pintura del casco en general estaba en regular estado y cubierta de caracolejo en un 90%; el costo depende del tipo y marca de pintura que se aplique en el parea averiada que es de mas (sic) o menos 4 metros<sup>2</sup>. Para calcular el costo se pidió cotización a la firma Hempel para la aplicación de 4 mils con un cuñete que rinde para 84 mt<sup>2</sup>; en proporción, el costo acuerdo cotización anexa seria de \$830.00.00.  
(...)

### **Conclusiones y Recomendaciones**

La embarcación Gama I sí se encalló en el lugar indicado Latitud 10° 21.6 N, Longitud 75° 30.68 W.

La embarcación no sufrió deformaciones ni daños estructurales en el casco, solo tuvo pérdida de la pintura anti incrustantes en el área de proa babor que no afecta la navegación segura, la carga, el medio marino ni la vida humana en el mar.

La causa de la tocada de fondo se debe a:

1. La falta de señalización del canal. (ausencia)
2. Información poco confiable de la batimetría
3. Diferencia de coordenadas entregadas en el plano de batimetría al piloto a las usadas en la cartografía marina.
4. Buques atracados al lado oriental del canal lo hacen mas (sic) estrecho y disminuyen el área de maniobra y tráfico.

Con el fin de evitar que esta novedad de tocar fondo en dicho canal se siga presentando con embarcaciones de mayor calado, se debe verificar el dragado, rectificar la batimetría, señalizar el canal con balizas o boyas, establecer zona de maniobra, colocar enfilaciones y limitar el área de atraque de buques al costado del canal.(...)" (Cursiva fuera de texto)

## **II. Planteamiento del Problema Jurídico:**

Para abordar los aspectos sustanciales constitutivos de la presente investigación, este Despacho se pronunciará en torno a los siguientes ejes temáticos: (1) Aspectos generales de los siniestros marítimos; (2) Del Estudio Jurídico del Caso en Concreto; (3) Del avalúo de los daños ocasionados y, por último, (4) De la violación a las normas de marina mercante.

### **1. Aspectos Generales de los Siniestros Marítimos.**

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

La complejidad que comporta la naturaleza de los siniestros marítimos, por un lado, y su relación directa con la seguridad de la vida humana en el mar y la prevención de la

contaminación del medio marino<sup>1</sup>, por el otro, son –sin 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.

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

*“Artículo 26. **Accidentes o siniestros marítimos.** Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internacionales, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional. Para los efectos del presente decreto –haciendo referencia al Decreto 2324 de 1984– son accidentes o siniestros marítimos, sin que se limite a ellos, los siguientes:*

- a) El naufragio;*
- b) El encallamiento;**
- c) El abordaje;*
- d) La explosión o el incendio de naves o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas;*
- e) La arribada forzada;*
- f) La contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina y,*
- g) Los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias”.*  
(Cursiva fuera de texto)

Conforme los hechos narrados por el señor LUIS DEL AGUILA BADANI, Capitán de la motonave GAMMA I, el día 23 de septiembre de 2011 a la hora de las 10:00 de la mañana, mientras transitaba por el canal de acceso a las instalaciones de FERROALQUIMAR S.A., la nave antes mencionada tocó fondo y no hubo forma de continuar la maniobra por ausencia de calado en el canal, trayendo como consecuencia el encallamiento de la motonave hasta la hora de la pleamar.

Sentado lo anterior, y analizados los hechos junto con el material probatorio obrante a proceso este Despacho comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento que sufrió la nave, por los hechos ocurridos el día 23 de septiembre de 2011, en jurisdicción de la

---

<sup>1</sup> La seguridad de la vida humana en el mar, la prevención de la contaminación del medio marino y el control adecuado del tráfico marítimo, forman parte de los objetivos centrales de la Organización Marítima Internacional, de conformidad con el artículo 1 del Convenio Constitutivo de la misma, en el que se aduce lo siguiente: *“Dejar un sistema de cooperación entre los gobiernos en la esfera de la reglamentación y las prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes al tráfico marítimo destinado al comercio internacional; adelantar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como resulte posible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por buques (...)”.*

Capitanía de Puerto de Cartagena, en virtud del numeral b) del artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984.

## **2. Del Estudio Jurídico del Caso en Concreto:**

Teniendo en cuenta que las investigaciones por siniestro marítimo son de carácter jurisdiccional, y que la navegación ha sido definida como una actividad peligrosa (pues conlleva el empleo de un medio calificado como peligroso en el desarrollo de una determinada actividad realizada por el hombre), el artículo 2356 del Código Civil, regula la responsabilidad civil por dichas actividades, y solo exige que el daño pueda imputarse.

Así mismo, tratándose de responsabilidad civil extracontractual se debe tener en cuenta que doctrinariamente, se distinguen tres presupuestos que dan lugar a configurar la responsabilidad, así:

- *El hecho generador del daño.*
- *El daño o perjuicio*
- *El nexo causal*

El primer elemento, debe entenderse como aquel realizado por una persona, animal o cosa, el cual puede ser ocasionado voluntariamente encaminado a generar el daño, o aquel que produce un efecto no querido que nace de un error de conducta, por negligencia o imprudencia. Se entiende entonces que, no es necesario que el hecho sea producto de una conducta culpable o dolosa; tan solo se requiere que exista y que sea imputable físicamente a una persona, a una cosa animada o inanimada.

El segundo presupuesto, el daño, es toda lesión en el patrimonio, en el honor, en los sentimientos, en las prerrogativas de orden efectivo o intelectual.

Por su parte, el nexo causal hace referencia a la relación o vínculo que debe existir entre el hecho generador de responsabilidad y el daño ocasionado, el cual no solo debe existir, sino que también debe ser probado para configurarse como factor de responsabilidad.

Conforme lo anterior, y respecto a la exoneración de responsabilidad del señor LUIS DEL AGUILA BADANI Capitán de la motonave "GAMMA I" y del Piloto Práctico JORGE GUERRERO DAZA declarada en la decisión de primera instancia, se estima pertinente realizar el siguiente análisis:

### **2.1 De la conducta y responsabilidad del Piloto Práctico**

Con el fin de analizar los aspectos fácticos y jurídicos de la conducta y la presunta responsabilidad del Piloto Práctico de la nave "GAMMA I", este Despacho se pronunciará en



torno al (2.1.1) siniestro marítimo de encallamiento y su hecho generador; (2.1.2) la declaratoria de responsabilidad civil extracontractual correspondiente

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

Del material probatorio que reposa en el expediente, este Despacho –como se indicó en el acápite anterior- encuentra la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "GAMMA I" de bandera Panameña, acaecido el día 23 de septiembre de 2011, en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Cartagena, en virtud del numeral b) del artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Así las cosas, de la revisión de la decisión de primera instancia, se extrae que el A quo exoneró de responsabilidad al Capitán y Piloto Práctico del siniestro marítimo que sufrió la M/N GAMMA I, argumentando que el encallamiento "obedeció a la falta de señalización del canal de acceso al mencionado astillero, y la obstrucción por parte de los buques atracados al lado oriental del canal...lo que impidió no llevar con éxito la maniobra llevando el buque a encallar...". (fl.282)

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

En la primera audiencia realizada el 24 de octubre de 2011 (fls.10-17), el Piloto Práctico JORGE GUERRERO DAZA, indicó:

*"El día 23 de febrero de 2011 fui designado para efectuar la maniobra de zarpe desde fondeo del área mamonal y atraque en ferroalquimar de la motonave GAMMA I...una vez me embarqué en la motonave procedí a hablar con el capitán...le mostré la batimetría del área la cual se la entregue al señor Capitán Morales...en dicha batimetría aparece la profundidad mínima de acceso a ferrialquimar en 3.30 metros ante esto se tomó la decisión de efectuar la maniobra se hizo la entrada por el canal de acceso a Astrivik sin novedad a pesar de la ausencia de la debida señalización posteriormente en el canal de acceso a ferroalquimar se presentaron, que es común y continuo dos problemas uno la misma falta de señalización y segundo la ubicación de los diques y buques en Astivik (...). Como dije anteriormente, al efectuar el ingreso por el canal de acceso a ferroalquimar la motonave tocó fondo y no hubo forma de continuar la maniobra por ausencia de calado en el canal. Procedí a esperar la marea alta y una vez se dio esta condición la motonave pudo ingresar quedando atracado en el muelle ferroalquimar(...). Quisiera aprovechar esta ocasión para informarle al señor capitán de Puerto que esta situación que se presentó es de muy común ocurrencia y casi nunca o nunca se reportan los incidentes...Hace 2 años se le informó de esto en forma verbal al señor Capitán Hurtado, Capitán de Puerto anterior por el suscrito y el piloto Virviescas..." (Cursiva y subrayado fuera de texto)*

En esa misma oportunidad el señor MARCIAL PUERTA VÁLDEZ Capitán del remolcador SERVIPORT I (fl14), manifestó que las condiciones meteomarinas para el día en que acaeció el



encallamiento de la motonave “GAMMA I” eran normales, pues el mar estaba “*quieto, normal*”.

A su vez, en dicha diligencia el Representante Legal de INTERMAR SHIPPING (fl.15), indicó:

*“El barco estaba en zona de fondeo y al momento del ataque en el muelle de Ferroalquimar la marea estaba un poco baja por lo que se tuvo que esperar para que subiera y así poder atracar el barco al muelle ferroalquimar.”* (Cursiva y subrayado fuera de texto).

En audiencia realizada el día 12 de diciembre de 2011 (fl.53-55), el Piloto Práctico JORGE GUERRERO DAZA, cuando se le indagó si había sufrido situaciones similares como la que se investiga, expresó: “*lo normal es que ocurra esta situación he tenido bastantes percances del mismo tipo*”; y cuando se le preguntó si reportó en alguna oportunidad las condiciones -que invoca- tiene el canal de acceso al Astillero, contestó: “*No se hizo ninguna objeción porque como es la situación normal en esa área al no haber una adecuada señalización del canal uno no sabe si los buques están o no están obstruyendo el canal. Cuando uno trata de entrar es que se da cuenta de la situación real en el momento*”. (Cursiva fuera de texto)

Finalmente en cuanto a la previsibilidad del encallamiento de la motonave indicó:

*“Era posible y es por eso que en todas las maniobras de ingreso tanto a ASTIVIK como a FERROALQUIMAR se le advierte a los capitanes la posibilidad de tocar fondo o encallarse”.*

El artículo 2° numeral 25° de la Ley 658 de 2001, define al Piloto Práctico de la siguiente manera:

*“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**”.* (Subrayado, negrilla y cursiva fuera de texto)

Aunado a lo anterior, este fallador hace especial mención que dentro de las obligaciones principales del Piloto Práctico, se establece el deber legal de:

*“1. Desarrollar la actividad marítima de practica en la jurisdicción específica de una Capitanía de Puerto que le autorice la Autoridad Marítima Nacional, observando que se garantice la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad de las embarcaciones, de su carga y de las instalaciones portuarias, así como la protección del medio marino.*

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

En el caso concreto, basta observar los diversos elementos materiales probatorios obrantes en el expediente, así como las declaraciones rendidas por parte de los sujetos procesales intervinientes en el presente asunto, en momento justo de la ocurrencia del siniestro marítimo, para concluir –de manera clara e inequívoca– que el hecho generador del siniestro objeto del asunto sub examine, no obedeció a la presunta falta de la señalización del canal, pues el buque en ningún momento perdió su ubicación ni navegó sin rumbo, sino que por el contrario, estando en zona de fondeo y siguiendo la carta náutica, se dirigió hacia su destino (Astillero Ferroalquimar) por la ruta demarcada, encontrándose con el desafortunado encallamiento debido a la falta de preparación en la maniobra.

Lo anterior se fundamenta en la falta de cuidado y en la inequívoca ausencia de prevención exigida por la Ley en su cuestionable conducta, puesto que el Piloto Práctico teniendo conocimiento de la recurrente situación que se presenta en el canal de acceso, no ejecutó acto alguno para evitar la consumación del siniestro marítimo puesto hoy en estudio y, en cambio, su actuar constituyó un innegable riesgo a la seguridad marítima, toda vez que a sabiendas de la alta probabilidad de encallamiento de la motonave por la condición del mar (marea baja) que se presentaba al momento de los hechos, decidió efectuar la maniobra.

Así mismo, en las declaraciones rendidas por el señor JORGE GUERRERO DAZA en las audiencias llevadas a cabo los días 24 de octubre de 2011 (fl.12 y ss) y 12 de diciembre de 2011 (fl.53 y ss) indicó reiteradamente que "esta situación que se presentó es de muy común ocurrencia", tanto así que él mismo en palabras textuales sobre la previsibilidad del siniestro, expresó:

"Era posible y es por eso que en todas las maniobras de ingreso tanto a ASTIVIK como a FERROALQUIMAR se le advierte a los capitanes la posibilidad de tocar fondo o encallarse" (Subrayado, negrilla y cursiva fuera de texto)

Corolario de lo anterior, es que el Piloto Práctico tenía el conocimiento sobre el posible acaecimiento del siniestro y que la forma para que una motonave de las condiciones del "GAMMA I" entrara al astillero de Ferroalquimar era con marea alta, pues él mismo indica que no era la primera vez que se le presentaba esta situación, tal como lo indicó en su declaración:

"esta situación que se presentó es de muy común ocurrencia y casi nunca o nunca se reportan los incidentes...Hace 2 años se le informó de esto en forma verbal al señor Capitán Hurtado, Capitán de Puerto anterior por el suscrito".(fl.14) (Subrayado y cursiva fuera de texto)

La conducta del Piloto Práctico de la nave "GAMMA I" fue determinante en el accidente, pues el mismo debió haber tomado las medidas preventivas y planificar mejor la maniobra, máxime

cuando el buque se encontraba en zona de fondeo y las condiciones meteomarinas eran buenas. Igualmente debió haber ejecutado todos los medios para superar el riesgo existente, a fin de que los resultados de la travesía no hubieran arrojado la ocurrencia de un siniestro.

Indicó el Piloto Práctico en su declaración, lo siguiente:

*“...uno no sabe si los buques están o no están obstruyendo el canal. Cuando uno trata de entrar es que se da cuenta de la situación real en el momento” (Subrayado fuera de texto)*

Para este Despacho no es de recibo ésta la justificación relacionada con el desconocimiento de algunas condiciones del canal, pues es, precisamente, el Piloto Práctico quien conoce plenamente las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas de la jurisdicción de una Capitanía de Puerto específica. Por tanto, con la anterior declaración está mostrando una impericia en el ejercicio de su actividad.

Sobre este asunto, nótese que en virtud de lo expuesto en el numeral 1 del artículo 15 de la Ley 658 de 2001, una de las funciones centrales del Piloto Práctico consiste justamente en observar de manera integral la protección de la seguridad de la vida humana en el mar durante la materialización del practicaaje como actividad marítima.

Este Despacho encuentra debidamente probada una serie de acontecimientos sistemáticos emanados de la conducta negligente, descuidada y sin prevención alguna por parte del señor JORGE GUERRERO DAZA, Piloto Práctico de la nave objeto de esta investigación.

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

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)*

En ese sentido, el Piloto Práctico debió, en pleno uso de sus funciones legales prescritas por el orden jurídico, ejercer una diligencia preventiva, debida, de extremo cuidado y significativamente razonable, a fin de lograr que la motonave “GAMMA I” lograra su feliz arribo al Astillero.

Esta instancia jurisdiccional precisa que el hecho generador del siniestro marítimo, no encontró su fuente en la fuerza mayor, producto de las condiciones de la señalización del canal de acceso al astillero. Sobre la casusa del siniestro marítimo, se expone que el factor principal de la ocurrencia obedeció a la conducta del Piloto Práctico, la que fundada en su falta de cuidado y la ausencia de prevención exigida por la Ley en su cuestionable conducta, no ejecutó acto alguno para evitar la consumación del siniestro marítimo puesto hoy en estudio y, a contrario sensu, su actuar constituyó un innegable riesgo a la seguridad marítima.

Teniendo como fundamento lo establecido con antelación, la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave “GAMMA I”, tuvo mucho que ver con la actitud del Piloto Práctico, pero su alcance fue tan significativo, que trascendió por mucho tal actitud. Fue el resultado de una degradación sistemática de la vigilancia, las prácticas de seguridad marítima y la íntegra falta de prevención de la que nunca se tomó partido.

#### 2.1.2. Respecto a declaratoria de responsabilidad del Piloto Práctico de la motonave “GAMMA I”.

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

De lo expuesto anteriormente, se desprende que sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, pesa una presunción de responsabilidad por ser quien con su obrar ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual sólo le es dable exonerarse de responsabilidad por intervención de uno de los siguientes eventos:

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

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



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

De acuerdo con lo anterior, para que se configure la fuerza mayor o el caso fortuito se debe verificar la concurrencia de dos factores A) que el hecho sea imprevisible, esto es que dentro de las circunstancias normales de la vida, no sea posible contemplar por anticipado su ocurrencia. B) que el hecho sea irresistible, o sea que el agente no pueda evitar su acaecimiento ni superar sus consecuencias<sup>2</sup>

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

- La conducta del Piloto Práctico de la nave "GAMMA I" fue determinante en el siniestro. Corolario de lo anterior, es que el Piloto Práctico tenía el conocimiento sobre el posible acaecimiento del encallamiento, debido a que -como él lo expresa- no era el primer siniestro ocurrido en dicho canal de acceso del que hubiese tenido conocimiento.
- El Piloto Práctico debió haber tomado las medidas preventivas y planificar mejor la maniobra, máxime cuando el buque se encontraba en zona de fondeo y las condiciones meteorológicas eran buenas, lo que permitía generar un mejor plan de acción. Igualmente debió haber ejecutado todos los medios para superar el riesgo existente, a fin de que los resultados de la travesía no hubieran arrojado la ocurrencia de un siniestro.
- Este Despacho encuentra debidamente probada una serie de acontecimientos sistemáticos emanados de la conducta negligente, descuidada y sin prevención alguna por parte del señor JORGE GUERRERO DAZA, Piloto Práctico de la nave objeto de esta investigación, verbigracias la relacionada con el desconocimiento de algunas condiciones del canal, pues es, precisamente, el Piloto Práctico quien conoce plenamente las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas de la jurisdicción de una capitania de puerto marítima o fluvial específica, por tanto, con la declaración rendida por el mismo investigado, visible a folio 54 del plenario, está mostrando una impericia en el ejercicio de su actividad.

Finalmente, es imperativo referirse al argumento esbozado por el apelante Dr. RICARDO ANTONIO CASTELLAR NAJERA, en calidad de apoderado de la sociedad **FERROALQUIMAR S.A.**, quien expuso que el a-quo "...Falta a la verdad...cuando alega que el siniestro obedeció a un caso de fuerza mayor..." toda vez que "...es claro que el acervo probatorio estableció con absoluta claridad que el piloto práctico conocía con mucha anticipación las circunstancias de alto riesgo que implicaba el acceso al canal de ASTIVIK..." (Cursiva fuera de texto).

En este orden de ideas, este Despacho al examinar el acervo probatorio obrante a proceso, con las declaraciones rendidas por el en el Piloto Práctico JORGE GUERRERO DAZA en las

<sup>2</sup> Código Civil Anotado, editorial LEYER - Decimoprimer edición, página 50-51.

audiencias llevadas a cabo los días 24 de octubre de 2011 (fl.12 y ss) y 12 de diciembre de 2011 (fl.53 y ss) se desvirtúa la causal de fuerza mayor -argumento de la decisión de primera instancia-, toda vez que el investigado indicó reiteradamente que “*esta situación que se presentó es de muy común ocurrencia*”, tanto así que él mismo en palabras textuales sobre la previsibilidad del siniestro, cuando expresó:

**“Era posible y es por eso que en todas las maniobras de ingreso tanto a ASTIVIK como a FERROALQUIMAR se le advierte a los capitanes la posibilidad de tocar fondo o encallarse”** (Subrayado, negrilla y cursiva fuera de texto)

En consecuencia se puede concluir –sin lugar a equívocos- que no se configuró ninguno de los elementos para la exoneración de responsabilidad civil extracontractual, razón por la cual este fallador modificará en tal sentido la decisión de primera instancia y declarará la responsabilidad por la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento al Piloto Práctico de la motonave “GAMMA I”, Señor JORGE GUERRERO DAZA.

## **2.2 De la conducta y responsabilidad del Capitán de la motonave “GAMMA I”.**

Con el fin de establecer el grado de incidencia por parte del señor LUIS DEL AGUILA BADANI, Capitán de la nave “GAMMA I” en el siniestro marítimo bajo estudio, el Despacho procederá a realizar un análisis de su conducta para posteriormente, con fundamento en la normatividad vigente aplicable a la condición que ostenta, llegar a una conclusión sobre su responsabilidad.

Si bien es cierto que el señor LUIS DEL AGUILA BADANI, Capitán de la M/N “GAMMA I”, no rindió declaración sobre los hechos materia de investigación, también lo es que dentro del plenario, obran otros medios de pruebas conducentes, pertinentes y útiles para determinar si hubo responsabilidad del Capitán del buque dentro del siniestro de encallamiento.

En diligencia realizada el 24 de octubre de 2011 (fl.12), el Piloto Práctico indicó:

*“El día 23 de febrero de 2011 fui designado para efectuar la maniobra de zarpe desde fondeo del área mamonal y atraque en ferroatquimar de la motonave GAMMA I...una vez me embarqué en la motonave procedí a hablar con el capitán y éste me indicó que el calado máximo era de 3.05 metros le expliqué que yo vi 3.20 metros ante lo cual me indicó que yo había visto mal y que él estaba seguro que era 3.05 metros. Además le expliqué que la entrada a Astivik y a Ferroalquimar era una maniobra difícil por las dimensiones del buque...le mostré la batimetría del área la cual se la entregue al señor Capitán Morales...en dicha batimetría aparece la profundidad mínima de acceso a ferroatquimar en 3.30 metros ante esto se tomó la decisión de efectuar la maniobra...”*  
(Cursiva fuera de texto)

En audiencia llevada a cabo el día 20 de febrero de 2012 (fl.87-90) el señor MARCIAL PUERTA VALDEZ, Capitán del remolcador SERVIPORT, expresó con relación a la pregunta sobre las

condiciones meteomarinas que “*El tiempo estaba quieto, las condiciones de visibilidad eran buenas*” e igualmente indicó:

*“La motonave se pegó porque la marea estaba bajita...lo único que yo hice fue desencallar el buque, el buque GAMMA I salió de donde estaba encallado intentaron de meterlo y otra vez se encalló y dijeron que lo dejara hasta que subiera la marea...”*  
(Cursiva fuera de texto)

Teniendo en cuenta lo anterior, se debe partir de la base que el Capitán consintió la maniobra realizada por el Piloto Práctico, máxime cuando se desprende de la declaración del Piloto Práctico que el mismo le indicó al señor LUIS DEL AGUILA BADANI el riesgo que habría al realizar la maniobra y aun así “*...se tomó la decisión de efectuar la maniobra...*”.(Cursiva fuera de texto)

Sentado lo anterior, respecto al concepto de Capitán, el artículo 1495 del Código de Comercio Colombiano establece que “*El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave*”. En el ejercicio de sus funciones, tanto la tripulación como los pasajeros, deben ajustarse a su autoridad, guardando –para ello– respeto y obediencia especialmente en aspectos relacionados con el servicio de la nave y la seguridad, tanto de las personas como de la carga objeto del transporte. (Cursiva fuera de texto)

De igual forma el Decreto 1597 de 1988<sup>3</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 atención a lo anteriormente expuesto, este Despacho, tal como fue considerado en cuanto a la responsabilidad del Piloto Práctico, sostiene que la causa central del siniestro marítimo también encontró su razón en la poca planeación para realizar la maniobra y en la falta de cuidado del Capitán, pues a pesar de que el Piloto Práctico le indicó del riesgo de sufrir un

---

<sup>3</sup> Compilado por el Decreto único Reglamentario del Sector Defensa en su artículo 2.4.1.1.1.1



siniestro marítimo, el Capitán LUIS DEL AGUILA BADANI, sin mostrar objeción alguna al respecto, consintió la ejecución de la maniobra.

Así las cosas, este Despacho encuentra que, a pesar que el encallamiento ocurrió siendo incidental la conducta del Piloto Práctico, es claro e inequívoco que el actuar del Capitán de la nave, también determinó en su existencia, al permitir la acción de atraque de la motonave "GAMMA I", aceptando que la misma fuera sometida a la maniobra a sabiendas de la existencia de un peligro emanado directamente de las condiciones de marea baja del canal de acceso que afectaba la entrada al astillero, durante la época de los hechos discurridos, sin efectuar objeción alguna respecto a dicha ejecución.

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

Este Despacho llega a la conclusión que el actuar del señor LUIS AGUILA BADANI, en su condición de Capitán de la motonave "GAMMA I" no fue el acertado, debido a que permitió que la motonave que llevaba al mando y de la cual era responsable por su seguridad en todo momento, entrara al canal de acceso en marea baja, máxime cuando conocía con perfección las características de eslora, manga y calado del buque, denotando así una confianza excesiva por parte del Capitán de la nave hacia la maniobra a desarrollar junto al Piloto Práctico. Razón por la cual, observa el Despacho la responsabilidad por parte del señor AGUILA BADANI, en el siniestro marítimo de encallamiento.

#### 2.2.1 Respecto a declaratoria de responsabilidad del Capitán de la motonave "GAMMA I".

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

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 Caso fortuito o fuerza mayor; el hecho de un tercero o Culpa de la víctima.

En el caso que nos ocupa, se concluye que:

- A pesar que el encallamiento ocurrió siendo incidental la conducta del Piloto Práctico, es claro e inequívoco que el actuar del Capitán de la nave, también determinó en su existencia, al permitir la maniobra de atraque de la motonave "GAMMA I", aceptando que la misma fuera sometida a la maniobra a sabiendas de la existencia de un peligro emanado directamente de las condiciones de marea baja del canal de acceso que afectaba la



entrada al astillero, durante la época de los hechos discurridos, sin efectuar objeción alguna respecto a dicha maniobra.

- La responsabilidad del Capitán de la nave “GAMMA I” encuentra fundamento principal en un acto de permisión del cual él fue titular, sin haberse mostrado inconforme durante la maniobra, pese a haber sido advertido por parte del Piloto Práctico del riesgo de sufrir un encallamiento en el canal.

Este Despacho encuentra debidamente probada una serie de acontecimientos sistemáticos emanados de la conducta descuidada y sin prevención alguna por parte del señor LUIS DEL AGUILA BADANI, Capitán de la nave objeto de esta investigación, verbigracia la relacionada con el acto de permisión para realizar la maniobra de atraque a pesar de las condiciones de marea baja del canal de acceso que afectaba la entrada al astillero Ferroalquimar, pues es, precisamente, el Capitán quien debe dirigir personalmente toda maniobra del buque al entrar o salir de puerto, durante el paso por canales estrechos o áreas peligrosas debido a que es -en todo momento y circunstancia- el responsable directo por la seguridad de la nave, su carga y las personas a bordo.

En este orden de ideas, es claro para este Despacho que no se configuró ninguno de los elementos para la exoneración de responsabilidad civil extracontractual, razón por la cual este fallador declarará, al igual que para el Piloto Practico, la responsabilidad por la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento, al Capitán de la motonave “GAMMA I”, señor LUIS DEL AGUILA BADANI.

### **2.3 De la responsabilidad conjunta del Capitán y Piloto Práctico en el siniestro marítimo de la motonave “GAMMA I”.**

En definitiva, se puede considerar que en el presente siniestro marítimo intervinieron de manera determinante la conducta de los señores LUIS DEL AGUILA BADANI, en condición de Capitán de la motonave “GAMMA I” y, JORGE GUERRERO DAZA, 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>4</sup>, ha señalado lo siguiente:

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

<sup>4</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.

En consecuencia de lo anteriormente expuesto, considera el Despacho que en los hechos acaecidos el día 23 de septiembre de 2011, se encuentra probatoriamente fundamentada la responsabilidad civil de los señores LUIS DEL AGUILA BADANI, en condición de Capitán de la motonave "GAMMA I" y, JORGE GUERRERO DAZA, en condición de Piloto Práctico a bordo de la citada nave, en el siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "GAMMA I", razón por la cual el Despacho modificará lo dispuesto por el A quo, correspondiente a la responsabilidad civil.

### **3. Avalúo de los daños.**

Este Despacho constata que conforme Dictamen Pericial presentado por el Perito en Navegación JAIME MORALES NÚÑEZ (fl.223 a233) se determinó de manera clara el avalúo de los daños causados con ocasión del siniestro, esto en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984.

En el referido documento, se estableció:

*"Los daños menores corresponden a la pintura anti incrustante del casco en el área pelada de proa, pintura que se podría aplicar en la próxima subida a dique, teniendo en cuenta que la pintura de protección de la lámina no se perdió y que el resto de pintura del casco en general estaba en regular estado y cubierta de caracolejo en un 90%; el costo depende del tipo y marca de pintura que se aplique en el área averiada que es de más (sic) o menos 4 metros<sup>2</sup>. Para calcular el costo se pidió cotización a la firma Hempel para la aplicación de 4 mils con un cuñete que rinde para 84 mt<sup>2</sup>; en proporción, el costo acuerdo cotización anexa sería de \$830.00.00" (Cursiva fuera de texto)*

Teniendo en cuenta que el dictamen antes mencionado, es una prueba pertinente, conducente y útil para la determinación del avalúo de los daños generados con ocasión del siniestro marítimo de encallamiento que se realizó en primera instancia, este Despacho ordenará que dichas acreencias sean pagadas en forma solidaria por los declarados responsables de la ocurrencia del siniestro marítimo de la motonave "GAMMA I".

### **4. Violación a las normas de Marina Mercante.**

En los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, es necesario confrontar los hechos y pruebas dentro de las investigaciones por siniestro marítimo, con el fin de establecer violaciones a las normas o reglamentos que regulen la actividad marítima, caso en el cual se debe imponer las sanciones o multas respectivas.

Las pruebas obrantes en el expediente denotan el incumplimiento de algunas obligaciones que le asisten a los señores LUIS DEL AGUILA BADANI, en calidad de Capitán de la motonave "GAMMA I" y, JORGE GUERRERO DAZA, en condición de Piloto Práctico; Sin embargo, es pertinente indicar que el siniestro acaeció el 23 de septiembre de 2011, lo que imposibilita a

este fallador imponer sanción administrativa alguna con ocasión al siniestro marítimo que ocupa la atención del despacho, toda vez que han transcurrido más de tres (3) años desde la ocurrencia de los hechos, existiendo causa legal que no permite sancionar en los términos del artículo 38 del Código Contencioso Administrativo, razón por la que el Despacho se abstendrá de realizar tal análisis.

En mérito de lo expuesto, el Director General Marítimo,

### RESUELVE

**ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR** el artículo primero del fallo de primera instancia proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena el día 03 de diciembre de 2014, con fundamento en lo expuesto en la parte considerativa del presente proveído, el cual quedará así:

“**DECLARAR** la responsabilidad civil de los señores LUIS DEL AGUILA BADANI, identificado con pasaporte No. C1887324 de la República de Venezuela en condición de Capitán de la Motonave “GAMMA I” y JORGE GUERRERO DAZA, identificado con cédula de ciudadanía No. 73.110.523 en condición de Piloto Práctico a bordo de la citada nave, en el Siniestro Marítimo de encallamiento ocurrido el 23 de septiembre de 2011”

**ARTÍCULO 2º.- MODIFICAR** el artículo tercero de la decisión proferida por el Capitán de Puerto de Barranquilla el día 03 de diciembre de 2014, el cual quedará así:

“**FIJAR** el avalúo de los daños causados a la motonave “GAMMA I” con ocasión al siniestro marítimo de encallamiento, en la suma de OCHOCIENTOS TREINTA MIL PESOS M/CTE (\$830.000.00), acreencias que serán pagadas en forma solidaria por los declarados responsables de la ocurrencia del siniestro marítimo de la motonave “GAMMA I”, conforme las pruebas obrantes en el expediente y los argumentos expuestos en la parte considerativa de la presente”

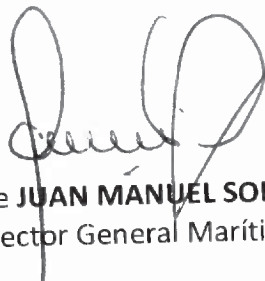
**ARTÍCULO 3º. REVOCAR** el artículo segundo de la decisión proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena el día 03 de diciembre de 2014, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

**ARTÍCULO 4º. NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía Puerto de Cartagena, el contenido de la presente decisión al doctor RICARDO ANTONIO CASTELLAR NAJERA, en calidad de apoderado de la sociedad **FERROALQUIMAR S.A.**, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**ARTÍCULO 5º. DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Cartagena, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 6°. COMISIONAR** al Capitán de Puerto de Cartagena, para que una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, remita copia en digital del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase, 29 MAR 2019



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