

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 26 JUN 2019

Referencia: 15012012010
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 26 de diciembre de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves "ASIAN MOON" de bandera de Chipre y "WARNOW WHALE" de bandera Antigua y Barbuda, ocurrido el 26 de marzo de 2012, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El Capitán de Puerto de Cartagena tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves "ASIAN MOON" y "WARNOW WHALE" el día 26 de marzo de 2012, razón por la cual el mismo día decretó la apertura de la investigación, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos y fijó fecha para la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
2. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Cartagena el día 26 de diciembre de 2013, profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró responsabilidad por la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje a los señores OLEKSANDR BALANDIN en condición de Capitán de la motonave "ASIAN MOON" y JORGE ARTURO CARVAJAL GUINGUE en condición de Piloto Práctico a bordo de la citada nave.

De igual forma, declaró responsable al señor OLEKSANDR BALANDIN por violación a normas de Marina Mercante, imponiendo a título de sanción multa de veinte (20) salarios mínimos mensuales legales vigentes, equivalentes a la suma de ONCE MILLONES SETECIENTOS NOVENTA MIL PESOS m/cte. (\$ 11.790.000.00), pagaderos solidariamente con el Propietario y/o Armador de la nave en referencia ASIAN MOON SHIPPING COMPANY LTD, y la agencia marítima SEABOARD DE COLOMBIA S.A., agente marítimo de la nave.

Asimismo, declaró responsable por violación a normas de Marina Mercante al señor JORGE ARTURO CARVAJAL GUINGUE, en condición de Piloto Práctico a bordo de la motonave "ASIAN MOON", e impuso a título de sanción multa de diez (10) salarios mínimos mensuales legales vigentes, equivalentes a la suma de CINCO MILLONES OCHOCIENTOS NOVENTA Y CINCO MIL PESOS m/cte. (\$ 5.895.000.00), pagaderos solidariamente con la empresa PROFESIONALES MARÍTIMOS LIMITADA-PROMAR LTDA.

3. Al no interponerse recurso de apelación contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Cartagena envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme lo establece el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 57 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 consulta 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.

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, a su vez hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta, 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 35 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 la configuración y ocurrencia del siniestro marítimo investigado, (II) De la navegación marítima como actividad peligrosa y el régimen de responsabilidad aplicable, (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 las normas de marina mercante y, por último, (VIII) De las conclusiones.

I. De la configuración y ocurrencia del siniestro marítimo investigado

Respecto de lo que se consideran siniestros marítimos el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984 establece:

"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 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, negrilla y subraya fuera del texto original)

A su vez, la norma en cita establece [2]:

"APLICACIÓN DE TRATADOS Y CONVENIOS: Las disposiciones del presente título se aplicarán sin perjuicio de lo dispuesto en los tratados y convenios internacionales ratificados por Colombia" (Cursiva fuera del texto original).

En igual sentido, el anexo 1 de la Resolución MSC.255 (84) adoptada el 16 de mayo de 2008, que trata de la adopción del Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos prevé:

"Capítulo 2. Definiciones (...), 2.9. Siniestro marítimo: acaecimiento, o serie de acaecimientos, directamente relacionado 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 de 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;*
- (7) Daños graves al medio ambiente, o la posibilidad de que se produzcan daños graves para el medio ambiente, como resultado de los daños sufridos por un buque o buques.*
(Cursiva, negrilla y subraya fuera del texto original)

De conformidad con lo establecido en la normatividad y las disposiciones internacionales establecidas por Organización Marítima Internacional - OMI y la situación fáctica, se puede colegir que en efecto el siniestro marítimo acaecido es abordaje entre las motonaves "ASIAN MOON" y "WARNOW WHALE", ocurrido el 26 de marzo de 2012.

II. De la navegación marítima como actividad peligrosa y el régimen de responsabilidad aplicable

En este punto, es pertinente recordar que el artículo 2356 del Código Civil contempla la presunción de responsabilidad en contra de quien despliega ciertas actividades peligrosas que por su naturaleza generan peligro, presunción de la cual no escapa quien la ejerce, tratando de demostrar diligencia y cuidado en el desempeño que le incumbe, ya que, como por sabido se tiene, se le exige, con miras a exonerarse, que demuestre una causa extraña que rompa el nexo causal¹.

Acorde a la anterior jurisprudencia, la orientación actualmente predominante, por regla general que en los eventos dañosos generados por las *actividades peligrosas*, se aplica un régimen objetivo debido al factor riesgo que se exponen quienes despliegan este tipo de actividades.

A su vez, la Corte Suprema de Justicia ha señalado lo siguiente:

"La culpa no es elemento necesario para estructurar la responsabilidad por actividades peligrosas ni para su exoneración; no es menester su demostración, ni tampoco se presume; el damnificado tiene la carga probatoria exclusivamente de la actividad peligrosa, el daño y la relación de causalidad; y, el autor de la lesión, la del elemento extraño, o sea, la fuerza mayor o caso fortuito, la participación de un tercero o de la víctima que al actuar como causa única o exclusiva del quebranto (...)" (Cursiva fuera del texto original)

De lo expuesto anteriormente se desprende que sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, recae la presunción de responsabilidad por ser quien ha ejecutado la acción y ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual solo le es posible exonerarse por la intervención de los siguientes eventos:

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

III. Del análisis técnico

El Perito Naval en navegación y cubierta Clase "A" y en comunicaciones Clase "B" RAFAEL IGNACIO GIL GALINDO, en informe pericial (folios 245 al 255) presentó lo siguiente:

¹ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005. M.P. Pedro Octavio Munar Cadena.

² Sentencia de 24 de agosto de 2009, rad. 2001-01054-01, reiterada en Sentencia SC2107-2018.

"(...)

5. RAZONAMIENTO Y ANÁLISIS DE LA POSIBLE CAUSA EFICIENTE PARA LA OCURRENCIA DEL SINIESTRO MARÍTIMO DE ABORDAJE

A. *El análisis de las circunstancias de tiempo, modo y lugar del siniestro marítimo está basado en pruebas testimoniales, ya que fue imposible obtener pruebas técnicas que permitieran mayor objetividad en el razonamiento.*

B. *Considerando las declaraciones de los Capitanes y los testigos, los hechos descritos en sus declaraciones y los daños causados en las dos embarcaciones, puede deducirse que los mismos son producto del abordaje producido por la motonave Asian Moon contra la motonave Warnow Whale durante la realización de la maniobra de zarpe de la primera motonave y en mi concepto no es atribuible ninguna culpabilidad a la tripulación del buque Warnow Whale.*

C. *Las condiciones meteorológicas reinantes para la noche del 25 al 26 de marzo de 2013 en la ciudad de Cartagena, eran normales y no fue la causa determinante para que se produjera el abordaje.*

D. *Los diferentes testimonios y documentos analizados dentro de la presente investigación no permiten tener una claridad sobre las posibles causas que generaron el abordaje de la motonave "Asian Moon" a la motonave "Warnow Whale".*

E. *La navegación es una actividad peligrosa, especialmente si se realiza en horas nocturnas, con condiciones meteorológicas alteradas y/o cuando se lleva una emergencia, restricción operativa o situación médica de emergencia abordaje, por lo cual especialmente en estas condiciones cualquier situación anormal puede llegar a presentarse.*

6. PRONUNCIAMIENTO DEL PERITO

Una vez analizados los hechos, condiciones, testimonios y demás pruebas, este perito conceptúa que no es posible efectuar un pronunciamiento certero sobre si hubo culpa y determinar a quien es imputable en el abordaje producido por la Motonave Asian Moon contra la motonave Warnow Whale.

(...)" (Cursiva fuera del texto original)

IV. Del estudio probatorio del caso en concreto

Teniendo claridad sobre los anteriores aspectos, el Despacho procederá a realizar el estudio de las diferentes pruebas allegadas a la presente investigación, para posteriormente llegar a una conclusión respecto de las responsabilidades a las que haya lugar.

Inicialmente, en declaración rendida por el señor JORGE ARTURO CARVAJAL GUINGUE, en condición de Piloto Práctico designado para realizar la maniobra de zarpe, realizó el siguiente relato de los hechos:

"Fui requerido como piloto para el zarpe del ASIAN MOON a las 00.30 del lunes 26 del presente mes, ubicado en el sitio de 2 de muelles el Bosque, con la asistencia del remolcador THOR; a las 00.36 me encontraba a bordo en el puente de mando, y comencé a llenar la documentación propia de los pilotos como son el reporte a la Capitanía de puerto y a verificar el Pilot Card que son los documentos que me entrega el buque; posteriormente hable con el capitán para ver cómo iba a ser la maniobra porque existe un buque atracado por el norte con una barcaza acoderada a su costado de babor y el Warnow Whale por la popa en el sitio uno y el Capitán estuvo de acuerdo en salir por el canal sur, también me informó que con el pitch cero el buque mantenía su posición y que cuando se daba marcha atrás la proa tendía a caer hacia babor. Le sugerí como hacer la maniobra de soltar primero los largos de proa y popa, posteriormente el spring de proa y que mantendríamos el spring de popa asegurado ya que el viento entraba por la amura de babor y la distancia del buque WARNOW WHALE era de aproximadamente 10 metros. Una vez asegurado el remolcador THOR en popa babor se pusieron amarras sencillas y posterior a ello se inició la maniobra de zarpe. Se le solicita abrir la popa del buque con mínimo atrás y al capitán en la medida que el buque se va abriendo se le solicita lascar el spring de popa metro a metro para evitar que el buque se vaya contra el que se encontraba en el sitio No. 3, para ello también fue necesario usar en alguna oportunidad las máquinas con mínimo atrás, para mantener la posición respecto del muelle y la distancia a los dos buques. Cuando ya estábamos sobrepasando la proa del Warnow Whale, y la proa del buque estaba completamente abierta del sitio No. 3, le solicité al remolcador THOR halar con mayor fuerza para poder soltar el spring de popa y abrir definitivamente la popa para poder zarpar. Contrario a lo esperado el buque comenzó a irse hacia atrás y la popa comenzó a cerrarse hacia el muelle; le pedí al capitán marcha adelante y con mínimo adelante pero el buque seguía hacia atrás luego le pedí incrementar, a despacio, a medio y a hasta full adelante y al no encontrar una respuesta del buque hacia adelante le volví a pedir al capitán full adelante a lo que me indicó en los controles de mando que la máquina estaba en efecto full adelante. Sin embargo el buque continuaba hacia atrás, en dirección a colisionar el WARNOW WHALE, viendo esa situación le ordené al THOR parar máquinas y esperar la respuesta del buque que no se dio porque ya la fuerza hacia atrás era muchos mayor que inclusive se reventó el spring de popa y provocó la colisión del espejo contra el bulbo del WARNOW WHALE (...)" (Cursiva fuera de texto)

Sentado lo anterior, sobre los hechos es posible colegir que el día 26 de marzo de 2012 en el Terminal Marítimo Muelles El Bosque S.A., se encontraba atracada la motonave "ASIAN MOON" en el muelle No. 2 y la motonave "WARNOW WHALE" en el muelle No. 1. Posteriormente, siendo aproximadamente las 00:36 horas la motonave "ASIAN MOON" al mando del Capitán OLEKSANDR BALANDIN, se disponía a realizar maniobra de zarpe con la asesoría prestada por el Piloto Práctico designado JORGE ARTURO CARVAJAL GUINGUE.

Según lo planeó el Práctico, este sugirió realizar la maniobra soltando primero los largos de proa y de popa, seguidamente el spring de proa, manteniendo el spring de popa asegurado. Sumado a ello, se contaría con el apoyo del remolcador "THOR", quien se aseguraría en la aleta de babor de la nave. Una vez asegurado, se procedió a iniciar con la maniobra solicitando al Capitán soltar los largos de proa y de popa y abrir lentamente la proa con el

thruster a babor. Asimismo, ordenó ayudarse con las máquinas del buque con mínimo atrás para mantener la posición respecto del muelle y la distancia del buque. No obstante, en el desarrollo de la maniobra, contrario a lo esperado, la motonave "ASIAN MOON" empezó a irse hacia atrás y la popa a cerrarse al muelle, por ello le solicitó al Capitán marcha adelante. A pesar de ello, el buque iba con mucha fuerza, provocando que el spring de popa se reventara y se ocasionara el abordaje con la motonave "WARNOW WHALE", al golpear su espejo contra el bulbo de ésta.

Teniendo en cuenta lo respectivo a los hechos, se procederá a efectuar un análisis de los factores que contribuyeron en la ocurrencia del siniestro marítimo, tales como la planeación de la maniobra, desempeño del remolcador, condiciones meteomarinas y estado y tiempo de respuesta de la maquinaria del buque, así:

- **Planeación de la maniobra**

En lo que concierne a la planeación de la maniobra, se puede extraer de la declaración del señor OLEKSANDR BALANDIN, en su condición de Capitán, lo siguiente:

"(...) todos los procedimientos previos al zarpe se llevaron a cabo de acuerdo a la lista de verificación de prezarpe (...)"

"(...) toda la información acerca de la nave fueron presentadas al piloto práctico, y la tarjeta de intercambio fue firmada por ambas partes capitán y piloto (...)"

"(...) las operaciones de desamarre y desatraque fueron discutidas y aprobadas por ambas partes, quiero decir capitán y piloto práctico." (Cursiva fuera del texto original)

Por su parte el señor JORGE ARTURO CARVAJAL GUINGUE, Piloto Práctico designado para asesorar la maniobra de zarpe, manifestó:

"(...) posteriormente hablé con el capitán para ver cómo iba a ser la maniobra porque existe un buque atracado por el norte con una barcaza acoderada a su costado de babor y el Warnow Whale por la popa en el sitio uno y el capitán estuvo de acuerdo en salir por el canal sur (...)" (Cursiva fuera del texto original)

En consideración a las citadas declaraciones, se puede apreciar que en efecto se realizaron los procedimientos previos a la ejecución de la maniobra como solicitar al Capitán del buque información de buque y de su estado de funcionamiento. Igualmente, se evidencia que hubo concertación en la forma en que se realizaría de la maniobra de zarpe de la motonave "ASIAN MOON", acordando que la salida se realizaría por el canal sur.

- **Condiciones meteomarinas**

Con el objeto de verificar si las condiciones meteomarinas comprometieron el desarrollo de la maniobra de zarpe de la motonave "ASIAN MOON", se citará lo declarado por el Capitán de la nave, así:

"Viento hasta 8 nudos. Dirección norte, digamos que soplando hacia mi amura de babor. Estado del mar calma." (Cursiva fuera del texto original)

Sobre el presente aspecto, se refirió el señor LUIS ALEJANDRO BECERRA GOMEZ, en condición de Capitán del remolcador "THOR", al manifestar lo siguiente:

"En ese momento la brisa era una brisa fuerte, la intensidad no la podría responder porque el remolcador carece de anemómetro y había brisa del norte y el efecto que causaba sobre el remolcador era un pequeño socaire productor de la elevación del castillo de popa de la motonave ASIAN MOON." (Cursiva fuera del texto original)

Dentro del informe pericial rendido por el señor RAFAEL IGNACIO GIL GALINDO, aportó en su dictamen el pronóstico de las condiciones meteomarinadas emitidas por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas - CIOH, determinando lo siguiente:

"Pronóstico para el 2012-3-25

Noche:

Área Noroeste del Mar Caribe, el viento será de dirección este con velocidades entre 7 y 15 nudos (fuerza 3-4). La altura del oleaje oscilará entre 0,5 y 1,2 metros (marejada)

Área suroeste del Mar Caribe, el viento será de dirección noreste con velocidades entre 11 y 21 nudos (fuerza 4-5). La altura del oleaje oscilará entre 1,0 y 2,0 metros (marejada a fuerte marejada). Se recomienda extremar las medidas de seguridad para el flujo de embarcaciones menores en general.

Al noreste del Mar Caribe, el viento será de dirección este con velocidades entre 8 y 16 nudos (fuerza 3-4). La altura del oleaje oscilará entre 0,5 y 1,2 metros (marejada).

Al sureste del Mar Caribe, el viento será de dirección este con velocidades entre 8 y 16 nudos (fuerza 3-4). La altura del oleaje oscilará entre 0,5 y 1,2 metros (marejada). (Cursiva fuera del texto original)

Seguidamente, conceptuó lo siguiente respecto de las anteriores condiciones:

"(...)

C. Las condiciones meteorológicas reinantes para la noche del 25 al 26 de marzo de 2013 en la ciudad de Cartagena, eran normales y no fue la causa determinante para que se produjera el abordaje.

(...)" (Cursiva, subraya y negrilla fuera del texto original)

Teniendo en cuenta las citadas pruebas obrantes a la presente investigación, se puede aseverar que en efecto las condiciones meteomarinadas reinantes para el día 26 de marzo de

2012, no incidieron en el abordaje de las motonaves "ASIAN MOON" y "WARNOW WHALE".

- Estado y tiempo de respuesta de la maquinaria de la motonave "ASIAN MOON"

Ahora bien, sobre el estado de la maquinaria de la motonave "ASIAN MOON" se puede indicar que este se encontraba en aparente buen estado de funcionamiento, debido a que tal y como se ha venido señalando, en la planeación de la maniobra de zarpe el Piloto Práctico solicitó información sobre el estado de operatividad de las máquinas principales, tal y como consta en la declaración del Capitán de la motonave en referencia, de la siguiente manera:

"(...) todos los procedimientos de previos al zarpe se llevaron a cabo de acuerdo a la lista de verificación prezarpe, todo el equipo se encontraba en buenas condiciones y trabajando bien (...)" (Cursiva fuera del texto original)

Asimismo, manifestó sobre las pruebas realizadas al motor, que:

"El motor fue probado antes del zarpe y se encontró que funcionaba correctamente y apropiadamente" (Cursiva fuera del texto original)

Ahora bien, partiendo de la base que la motonave "ASIAN MOON" se encontraba en buen estado de funcionamiento, se hace necesario referirse al tiempo de respuesta que tiene la máquina propulsora de la nave.

Es importante referirse sobre lo anterior, si se tiene en cuenta que el señor JORGE ARTURO CARVAJAL GUINGUE, en su condición de Piloto Práctico designado para realizar la maniobra, en su informe de los hechos, dentro del acápite de la conclusiones indicó que la lenta respuesta de las máquinas del buque no permitieron evitar el abordaje.

Al respecto, sobre el sistema de órdenes de maniobras de máquinas desde el puente, asintió el Capitán:

"Tenemos propela de paso variable y controlable desde el puente. Y desde los alerones del puente también, el sistema fue probado antes del zarpe y fue encontrado en buenas condiciones." (Cursiva fuera del texto original)

Igualmente, sobre el tiempo de respuesta de las máquinas a las órdenes dadas desde el puente, señaló:

"Depende del nivel de potencia que se ordenó, digamos desde muy poco tiempo adelante hasta parar, se demora aproximadamente dos segundos." (Cursiva fuera del texto original)

Sobre lo anterior, se tiene entonces que el señor OLEKSANDR BALANDIN, en su condición de Capitán de la motonave "ASIAN MOON", estaba seguro que la nave operaba con todas sus máquinas en óptimo estado de funcionamiento y bajo condiciones normales. Por otro lado, sostuvo que la máquina cuenta con propela de paso variable. Sobre ello se tiene que

indicar este tipo de hélices mejoran la maniobrabilidad de la nave, permitiendo el cambio de dirección de propulsión de forma más rápida.

Así las cosas, es imperioso puntualizar que las máquinas propulsoras de las naves tienen un tiempo de respuesta distinto, no siendo inmediata a las órdenes impartidas, razón por la cual se debe tener en cuenta la velocidad y la distancia con naves, objetos o estructuras que se encuentren en el área de maniobra, para que la máquina propulsora pueda responder en el momento oportuno. Por lo tanto, en el momento de ejecutar una maniobra, se hace indispensable que los sujetos intervinientes (Capitán y Piloto Práctico) conozcan rigurosamente las especificidades del buque con el fin de evitar posibles siniestros.

- Apoyo del remolcador "THOR" en la maniobra de zarpe

Se hace relevante referirse al desempeño Capitán del remolcador "THOR", quien fue nominado asistir en la maniobra de zarpe de la motonave "ASIAN MOON", dado que el Piloto Práctico JORGE ARTURO CARVAJAL GUINGUE dentro de su informe de los hechos señaló dentro de sus conclusiones, lo siguiente:

"Conclusiones:

(...)

- *Una mala operación del Capitán del remolcador Thor, quien nunca informó haber perdido su posición a 90°, y en posición a unos 30° contados de popa hacia proa, haló el buque con máquinas Full atrás hacia popa haciéndolo pivotar hacia el muelle sobre el spring de popa que terminó reventándose, y finalmente colisionar contra el Warnow Whale.*
- *Las características propias del remolcador o su mala operación, que no le permitieron mantener su posición a 90° (noventa grados - perpendicular)*

(...)" (Cursiva fuera de texto)

Asimismo, el Capitán de la motonave "ASIAN MOON" en su declaración indicó sobre el desempeño del remolcador, lo siguiente:

"(...) el remolcador THOR se aseguró por el lado de la aleta de babor mediante línea de remolcador, toda la conversación entre el remolcador y el piloto práctico se hizo en español. Al 26 de marzo de 2012 a las 00:48 horas la nave ASIAN MOON soltó amarras, el 26 de marzo de 2012 a las 00:52 horas mi buque colisionó con la popa WARNOW WHALE debido a un trabajo incorrecto del remolcador de popa (...)"
(Cursiva, subraya y negrilla fuera de texto)

Ahora bien, inicialmente se hace necesario que la asistencia del remolcador "THOR" en la maniobra de zarpe, en atención a las Unidades de Arqueo Bruto con el que contaba la motonave "ASIAN MOON", dado que ostentaba un UAB de 9956. Lo anterior, en correspondencia a lo dispuesto en el artículo 6 de la Resolución 138 de 2005, texto actualmente compilado en el artículo 4.3.5.1.2.1 del Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC 4),

documento reglamentario aprobado mediante Resolución 135 de 2018, prevé el uso de remolcadores de manera obligatoria para naves cuyo tonelaje supere las dos mil (2.000) UAB.

Para establecer si la asistencia del remolcador en referencia fue incorrecta, es necesario realizar un estudio sobre las órdenes impartidas por el Piloto Práctico al Capitán del remolcador "THOR" con el objeto de verificar si estas fueron acatadas y ejecutadas, o si por el contrario, el siniestro marítimo se originó por una causa distinta a esta.

Por ello, se procederá a citar el informe de los hechos, realizado por el señor LUIS ALEJANDRO BECERRA GOMEZ, en el cual se relacionaron las órdenes impartidas por el Práctico de la siguiente manera:

"(...) recibo instrucciones para cambiar a canal vhf ch 66ª, seguido el piloto me informa que va a realizar maniobra de zarpe por el canal sur de M.E.B. y recibo orden para asegurar el remolcador en posición popa babor línea de remolcador; seguido escucho por el radio que el piloto pregunta a operaciones del muelle información de las distancias a proa y a popa con los buques de los sitios en muelle #1 y muelle #3, el funcionario de operaciones responde que tiene 7 metros de distancia a la motonave de popa y 9 metros de distancia a la motonave de proa, seguido se inicia la maniobra y aproximadamente a las 00:50 la motonave "ASIAN MOON" queda libre de amarras y en ese momento recibo orden del piloto para tensionar la línea con máquina atrás, a lo cual procedo, seguido recibo orden para halar con máquina atrás y con fuerza despacio, a lo cual procedo, seguido recibo orden de dar fuerza media atrás y con fuerza despacio, lo cual procedo, seguido recibo orden de dar fuerza media atrás, a lo cual procedo, seguido recibo orden de dar fuerza todo atrás, y a lo cual procedo sin novedad (...)

(...) seguido el piloto ordena parar máquinas del remolcador y así procedo, luego recibo órdenes seguidas de halar con fuerza mínima, fuerza media, y fuerza todo atrás, así procedo, en ese momento me doy cuenta que la motonave "ASIAN MOON" tiene viada atrás acercándose a la motonave del sitio #1, y escucho por radio al funcionario de operaciones del muelle le informa al piloto que la motonave "ASIAN MOON" lleva viada hacia atrás y acercándose a 5 metros de la motonave del sitio #1, seguido nuevamente escucho por el radio al funcionario de operaciones del muelle informándole al piloto que lleva viada hacia atrás y acercándose a la motonave del sitio #1, esta frase la escucho 4 veces por la radio, sin escuchar respuesta alguna del piloto, seguido la motonave "ASIAN MOON" colisiona con la motonave del sitio #1. (...)" (Cursiva, subraya y negrilla fuera del texto original)

Por su parte, el señor JORGE ARTURO CARVAJAL GUINGUE en su condición de Piloto Práctico, indicó en su declaración lo siguiente:

"(...) Una vez asegurado el remolcador THOR en popa babor se pusieron amarras sencillas y posterior a ello se inició la maniobra de zarpe. Se le solicita abrir la popa del buque con mínimo atrás y al capitán en la medida que el buque se va abriendo se le solicita lascar el spring de popa metro a metro para evitar que el buque se vaya contra el que se encontraba en el sitio No. 3, para ello también fue necesario usar en alguna

oportunidad las máquinas con mínimo atrás, para mantener la posición respecto del muelle y la distancia a los dos buques. Cuando ya estábamos sobrepasando la proa del Warnow Whale, y la proa del buque estaba completamente abierta del sitio No. 3, le solicité al remolcador THOR halar con mayor fuerza para poder soltar el spring de popa y abrir definitivamente la popa para poder zarpar. Contrario a lo esperado el buque comenzó a irse hacia atrás y la popa comenzó a cerrarse hacia el muelle; le pedí al capitán marcha adelante y con mínimo adelante pero el buque seguía hacia atrás luego le pedí incrementar, a despacio, a medio y a hasta full adelante y al no encontrar una respuesta del buque hacia adelante le volví a pedir al capitán full adelante a lo que me indicó en los controles de mando que la máquina estaba en efecto full adelante. Sin embargo el buque continuaba hacia atrás, en dirección a colisionar el WARNOW WHALE, viendo esa situación le ordené al THOR parar máquinas y esperar la respuesta del buque que no se dio porque ya la fuerza hacia atrás era muchos mayor que inclusive se reventó el spring de popa y provocó la colisión del espejo contra el bulbo del WARNOW WHALE (...)" (Cursiva, subraya y negrilla fuera del texto original)

Teniendo en cuenta el recuento de los hechos realizados por los señores LUIS ALEJANDRO BECERRA GOMEZ y JORGE ARTURO CARVAJAL GUINGUE, se puede observar que las órdenes impartidas por el Práctico fueron acatadas y ejecutadas a cabalidad por el Capitán del remolcador "THOR".

Sin embargo, se hace evidente que en dicha maniobra intervino un factor relacionado con el uso de las máquinas de la nave "ASIAN MOON" tal y como manifestó el Práctico en su declaración, argumentando que fue necesario usar las máquinas con mínimo atrás, con el fin de mantener la posición respecto del muelle y la distancia de los dos buques.

Igualmente, el Capitán del remolcador "THOR" en su declaración manifestó que en el transcurso de la maniobra de zarpe, se dio cuenta que la motonave "ASIAN MOON" tenía viada hacia atrás, acercándose al sitio donde se encontraba atracada la motonave "WARNOW WHALE", escuchando por radio de manera desesperada al funcionario de operaciones del muelle que la nave llevaba mucha viada, ocurriendo de seguido el abordaje entre las naves.

Así las cosas, es posible concluir que el presente siniestro marítimo no se produjo como consecuencia de una defectuosa ejecución de la maniobra por parte del Capitán del Remolcador "THOR", si no que por el contrario, la errónea orden de dar marcha atrás con la máquina propulsora, generó que el buque tomara una viada que no puso ser contrarrestada.

Conclusiones

Analizadas las pruebas obrantes al expediente, el Despacho puede llegar a las siguientes conclusiones:

- Para la maniobra de zarpe de la motonave "ASIAN MOON" del muelle No. 1 del Terminal Marítimo Muelles El Bosque S.A., se designó la asesoría del Piloto Práctico JORGE ARTURO CARVAJAL GUINGUE.

- Se realizaron procedimientos previos a la maniobra, como la concertación entre el Piloto Práctico y el Capitán de la nave, en cuanto a la forma en que se desarrollaría, el estado de funcionamiento de la nave e información relevante de ella.
- Las condiciones meteomarinas reinantes en el momento de la ocurrencia del siniestro marítimo para el puerto de Cartagena eran normales, no siendo este un factor que incidió en el abordaje de las dos naves.
- El argumento propuesto por el Capitán y Piloto Práctico, consistente en la mala labor del Capitán del remolcador "THOR" en el apoyo de la maniobra de zarpe, quedó completamente desvirtuado al analizar diferentes pruebas recaudadas en la investigación, las cuales permitieron verificar que el remolcador realizó las órdenes impartidas por el Piloto Práctico en estricto sentido.
- Sin lugar a dudas el hecho generador del presente siniestro marítimo de abordaje entre las naves antes referenciadas, fue la viada que llevaba la motonave "ASIAN MOON" hacia atrás, empleada por el Piloto Práctico para mantener la posición respecto al muelle y la distancia de la motonave "WARNOW WHALE".
- Se realizó un mal cálculo entre la potencia con la cual se daría marcha atrás (Velocidad) y la distancia entre los buques que se encontraban atracados en los muelles próximos a éste.
- La viada de la motonave "ASIAN MOON" fue imposible de contrarrestar de manera oportuna, como consecuencia de los tiempos de reacción con los que cuenta la máquina de la nave.

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

El Capitán, sus funciones y obligaciones

Respecto a la figura 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 ese sentido, es posible observar que como delegado de autoridad pública y guarda del orden, tiene la facultad de adoptar las providencias que juzgue aconsejables para el logro de tales objetivos³.

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.

³ Código de Comercio, Artículo 1489.

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, subraya y negrilla fuera del texto original)

Piloto Práctico

La función principal que desempeña un Piloto Práctico, de acuerdo con la Ley y la definición del practicaaje, establecido como servicio público, de conformidad con el artículo 124 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Al respecto, la Ley 658 de 2001 dispone que sea función del Piloto Práctico:

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

Asimismo, la norma ibídem establece lo siguiente con respecto a la definición de Piloto Práctico:

"Piloto práctico. Es la persona experta en el conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas de la jurisdicción de una capitania 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 fuera de texto original)

El Decreto 1466 de 2004, por medio del cual se reglamenta la Ley 658 de 2001, establece lo siguiente en el numeral 11 del artículo 1:

"Servicio de practicaaje. 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 practicaaje, 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 fuera del texto original)

Reglamento para prevenir los abordajes - COLREG 1972

En este punto es pertinente referirse al contenido del Convenio internacional para Prevenir los Abordajes - COLREG 1972 (Adoptada por Colombia a través de la Ley 13 de 1981), el cual dispone:

"Regla 5 Vigilancia.

Todos los buques mantendrán en todo momento una eficaz vigilancia visual y auditiva, utilizando asimismo todos los medios disponibles que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para evaluar plenamente la situación y el riesgo de abordaje.

Regla 6 Velocidad de seguridad.

Todo buque navegará en todo momento a una velocidad de seguridad tal que le permita ejecutar la maniobra adecuada y eficaz para evitar el abordaje y pararse a la distancia que sea apropiada a las circunstancias y condiciones del momento. Para determinar la velocidad de seguridad se tendrán en cuenta, entre otros, los siguientes factores:

a) En todos los buques:

i) El estado de visibilidad;

ii) La densidad de tráfico, incluidas las concentraciones de buques de pesca o de cualquier otra clase;

iii) *La maniobrabilidad del buque teniendo muy en cuenta la distancia de parada y la capacidad de giro en las condiciones del momento;*

iv) De noche, la existencia de resplandor, por ejemplo, el producido por luces de tierra o por el reflejo de las luces propias;

v) *El estado del viento, mar y corriente, y la proximidad de peligros para la navegación;*

vi) El calado en relación con la profundidad disponible de agua.

b) Además, en los buques con radar funcionando correctamente:

i) Las características, eficacia y limitaciones del equipo de radar;

ii) Toda restricción impuesta por la escala que esté siendo utilizada en el radar;

iii) El efecto en la detección por radar del estado de la mar y del tiempo, así como de otras fuentes de interferencia;

iv) *La posibilidad de no detectar en el radar, a distancia adecuada, buques pequeños, hielos y otros objetos flotantes;*

v) El número, situación y movimiento de los buques detectados por radar;

vi) *La evaluación más exacta de la visibilidad que se hace posible cuando se utiliza el radar para determinar la distancia a que se hallan los buques u otros objetos próximos."*

(Cursiva, negrilla y subraya fuera de texto)

Según lo citado del COLREG, se deben tener en cuenta ciertas reglas para realizar una navegación segura, como mantener vigilancia constante visual y auditiva, igualmente usar

todos los medios disponibles apropiados a la circunstancia. Por otra parte, se debe llevar una velocidad adecuada que le permita una maniobrabilidad al buque con el fin de evitar un posible abordaje. Para determinar esta velocidad, se dispone que los buques deben tener en cuenta la maniobrabilidad del mismo teniendo en cuenta la capacidad de parada de giro en las condiciones del momento, así como el estado meteorológico; en cuanto a los buques que tengan radar funcionando correctamente, se deben tener presente la posibilidad de no detectar en el radar a distancia adecuada buques pequeños u otros objetos flotantes, así como tener una evaluación exacta de la visibilidad que se hace posible cuando se utiliza en el radar para determinar la distancia que se hallan los buques más próximos.

En ese orden de ideas, evidencia el Despacho que el hecho generador del siniestro objeto del asunto sub examine, fue la conducta desplegada por el Capitán OLEKSANDR BALANDIN como máxima figura de autoridad a bordo de la nave y responsable directo por la seguridad de la nave, al no realizar acto alguno para poder contrarrestar la viada de su nave, la cual se dirigía a impactar la motonave "WARNOW WHALE". Asimismo, como conocedor de la nave que se encuentra al mando, debía tener en cuenta los tiempos de reacción de la máquina propulsora, denotando una actitud pasiva en la maniobra. Lo anterior, sumado a que la Ley lo faculta para que cuando considere que las instrucciones impartidas por el Práctico pongan en riesgo la integridad de la navegación, pueda apartarse de éstas, relevándolo de sus funciones de forma parcial o total.

De otro lado, se aprecia que el señor JORGE ARTURO CARVAJAL GUINGUE en su condición de Piloto Práctico designado en la maniobra de zarpe, no brindó una correcta asesoría al no considerar la restringida distancia al momento de dar la orden de dar marcha atrás, no realizando un cálculo entre la velocidad empleada, la distancia y los tiempos muertos de reacción de la máquina.

En definitiva, se puede considerar que en el presente siniestro marítimo intervinieron de manera definitiva la conducta de los señores OLEKSANDR BALANDIN en condición de Capitán de la motonave "ASIAN MOON" y JORGE ARTURO CARVAJAL GUINGUE en condición de Piloto Práctico a bordo de la citada nave, que a pesar de ostentar distintas condiciones, sus acciones y omisiones fueron determinantes para el presente siniestro se consumara.

Al respecto la Corte Suprema de Justicia⁴, 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 del texto original)

⁴ 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 26 de marzo de 2012, se encuentra probatoriamente fundamentada la responsabilidad civil de los señores OLEKSANDR BALANDIN en condición de Capitán de la motonave "ASIAN MOON" y JORGE ARTURO CARVAJAL GUINGUE en condición de Piloto Práctico a bordo, en el siniestro de abordaje ocurrido entre la motonave "ASIAN MOON" y la motonave "WARNOW WHALE". Razón por la cual el Despacho acoge lo dispuesto por el *a quo*, confirmando los artículos correspondientes a la responsabilidad civil.

VI. Del avalúo de los daños

En relación al avalúo de los daños el señor RAFAEL IGNACIO GIL GALINDO como Perito designado en la presente investigación jurisdiccional, en su informe dispuso lo siguiente:

"A. Avalúo daños Buque "Asian Moon"

Como consecuencia del siniestro (abordaje) los costos aproximados de los daños sufridos por esta motonave es de US \$ 120.000.00 dólares, acuerdo valoración inicial emitida por la Empresa Cotecmar, sin determinar mayores daños en su parte estructural, para lo que se requería una inspección mayor.

B. Avalúo daños Buque "Warnow Whale"

Como consecuencia del siniestro (abordaje) los costos aproximados de los daños sufridos por esta motonave es de US \$ 20.000.00 dólares, acuerdo valoración inicial emitida por la Empresa Cotecmar, sin determinar mayores daños en su parte estructural, para lo cual se requería una inspección mayor. (...)" (Cursiva fuera de texto)

Teniendo en cuenta lo anterior, este Despacho determina procedente confirmar los artículos segundo y tercero del fallo emitido en primera instancia por el Capitán de Puerto de Cartagena.

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

Respecto a las posibles violaciones a normas de Marina Mercante, el Despacho evidencia que tal y como determinó el fallador de primera instancia, el señor JORGE ARTURO CARVAJAL GUINGUE no actuó bajo lo establecido en la Ley 658 de 2001, como persona experta en el conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas de la jurisdicción de una capitania de puerto marítima, de la reglamentación internacional para prevenir abordajes, de las ayudas a la navegación circundantes⁵. Lo que permite observar que incurrió en lo establecido en el numeral 4° del artículo 62, el cual dispone lo siguiente:

"Artículo 62. Faltas disciplinarias. Se consideran faltas disciplinarias del piloto práctico las siguientes:

⁵ Ley 658 de 2001 "Por la cual se regula la actividad marítima y fluvial de practica como servicio público en las áreas Marítimas y Fluviales de jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional", Artículo 2, Numeral 25°.

(...)

4. La negligencia en la prestación de la actividad marítima de practicaje.

(...)” (Cursiva y subraya fuera de texto)

Por lo tanto, el Despacho respaldará lo determinado por el Capitán de Puerto de Cartagena, declarando como responsable por transgredir las normas de Marina Mercante al Piloto Práctico y manteniendo la multa de diez (10) salarios mínimos mensuales legales vigentes.

Ahora bien, con respecto a la solidaridad por parte de la empresa de practicaje PROFESIONALES MARÍTIMOS LIMITADA-PROMAR LTDA., en cuanto al pago de la multa impuesta al Piloto Práctico, este Despacho procederá modificar el artículo octavo del fallo emitido en primera instancia considerando que no existe fundamento legal que de forma expresa determine la solidaridad de la empresa de practicaje con la persona que se desempeña como piloto práctico.

En tal sentido, se modificará la solidaridad en el pago de la multa antes mencionada de la empresa PROFESIONALES MARÍTIMOS LIMITADA-PROMAR LTDA, quedando impuesta la multa únicamente al Práctico.

De otro lado, al analizar las posibles transgresiones a las normas de Marina Mercante que pudo infringir el señor OLEKSANDR BALANDIN en su condición de Capitán, según lo establecido en el artículo 40 del Decreto 1597 de 1988, determina como funciones y obligaciones del Capitán, las siguientes:

“(…)

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)

Como se ha mencionado anteriormente, el señor OLEKSANDR BALANDIN no actuó al tenor de sus obligaciones y funciones como jefe superior encargado del gobierno y dirección de la

nave⁶, debido a que presentó una actitud pasiva ante el desarrollo de la maniobra, confiando plenamente en lo que dispuso el Piloto Práctico.

Motivo por el cual, considera el Despacho acertado el pronunciamiento sobre las violaciones a normas de Marina Mercante por parte del Capitán de la motonave "ASIAN MOON" y confirmará la multa dispuesta para ello, así como de la solidaridad impuesta en el pago de la misma respecto del su armador y propietario - ASIAN MOON SHIPPING COMPANY LTD. Y la agencia marítima SEABOARD DE COLOMBIA S.A. en condición Agencia Marítima de la nave, según lo dispuesto en el Código de Comercio⁷.

VIII. De las conclusiones

Conforme a todo lo anteriormente desarrollado, el Despacho puede concluir lo siguiente:

1. El siniestro marítimo de abordaje se generó con ocasión a las acciones y omisiones por parte del Capitán de la motonave "ASIAN MOON" y el Piloto Práctico que se encontraba a bordo de la misma.
2. Se pudo verificar probatoriamente la transgresión de diferentes normas de Marina Mercante, por lo que se confirmarán los artículos correspondientes a la imposición de la sanción administrativa por parte del fallador de primera instancia.
3. Para el avalúo de los daños fue tomado en consideración el dictamen pericial rendido por el señor RAFAEL IGNACIO GIL GALINDO.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR los artículos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 11 y 12 del fallo del 26 de diciembre de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO 2º.- MODIFICAR el artículo octavo del fallo del 26 de diciembre de 2013, emitida por el Capitán de Puerto de Cartagena, con fundamento en lo expuesto en la parte considerativa de este proveído, el cual quedara así:

"IMPONER a título de sanción multa de DIEZ (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes, suma que asciende a CINCO MILLONES OCHOCIENTOS NOVENTA Y CINCO MIL PESOS m/cte. (\$ 5.895.000.00) al señor JORGE ARTURO CARVAJAL GUINGUE, identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 79.157.535 en su condición de Piloto Práctico a bordo de la motonave "ASIAN MOON", con fundamento en lo expuesto en la parte motiva del presente proveído."

⁶ Código de Comercio, Artículo 1495.

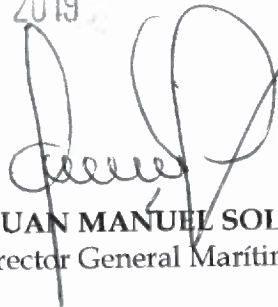
⁷ Código de Comercio, Artículo 1478, Artículo 1492.

ARTÍCULO 3º. NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Cartagena el contenido de la presente decisión a los señores OLEKSANDR BALANDIN en condición de Capitán de la motonave "ASIAN MOON", TARAKHTIY DMYTRO en condición de Capitán de la motonave "WARNOW WHALE", LUIS ALEJANDRO BECERRA GOMEZ en condición de Capitán del Remolcador "THOR", JORGE ARTURO CARVAJAL GUNGUE en condición de Piloto Práctico, JOSE GABRIEL LOPEZ VILLEGAS en condición de Representante Legal de la empresa PROFESIONALES MARÍTIMOS LIMITADA - PROMAR LTDA., AMBROSIO FERNÁNDEZ MARTÍNEZ en condición de Representante Legal de la Agencia Marítima SEA BOARD DE COLOMBIA S.A., CARLOS ALBERTO ARIZA OYUELA en condición de Apoderado de INTERTUG S.A., BLANCA VERGARA DE VÉLEZ en condición de Apoderada de la empresa Armadora de la motonave "ASIAN MOON", NICOLAS VÉLEZ VERGARA en condición de Apoderado de los Armadores de la motonave "WARNOW WHALE", JOSE GABRIEL LOPEZ VILLEGAS en condición de Apoderado del Piloto Práctico y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

ARTÍCULO 5º.- Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de Cartagena debe remitir copia digital del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase. 28 JUN 2019



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