

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 17 de junio de 2025

Referencia: 12012020003
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el abogado CARLOS ARIZA OYUELA apoderado del señor JAIME AUGUSTO CASTRO SUAREZ en calidad de piloto práctico de la MN EVA TOKYO y de TECNIMAR empresa de pilotos prácticos, en contra del fallo de primera instancia de fecha 09 de septiembre de 2022 proferida por el Capitán de Puerto de Tumaco, dentro de la investigación jurisdiccional por el siniestro marítimo de encallamiento de la motonave “EVA TOKYO” de bandera Panameña, ocurrido el 22 de octubre de 2020, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El día 23 de octubre de 2020 el Capitán de Puerto de Tumaco ordenó la apertura de la investigación por el siniestro marítimo de “encallamiento” por hechos ocurridos el día anterior durante el tránsito de la motonave “EVA TOKYO” por el canal de acceso al Puerto de San Andrés de Tumaco; ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos conforme lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984.
2. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Tumaco profirió fallo de primera instancia el día 09 de septiembre de 2022, mediante el cual:

Declaró responsable del siniestro al señor JAIME AUGUSTO CASTRO SUAREZ, piloto práctico de la MN EVA TOKYO.

Así mismo declaró la infracción a normas de marina mercante, por lo que impuso como sanción una multa de diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes al piloto práctico, lo que equivale a la suma de diez millones de pesos (COP \$10.000.000)

Se abstuvo de pronunciarse respecto al avalúo de los daños.

3. El día 26 de septiembre de 2022 el apoderado de piloto práctico y TECNIMAR interpone recursos de reposición en subsidio de apelación en contra de la sentencia.
4. El día 29 de septiembre de 2022 el apoderado del capitán, armador y tripulación de la MN EVA TOKYO presentó memorial descorriendo el traslado de los recursos presentados por el apoderado del piloto práctico.

5. Mediante providencia de fecha 07 de octubre de 2022, se resuelve el recurso de reposición, resolviendo confirmar en su integridad la sentencia recurrida y concediendo el recurso de apelación.

ARGUMENTOS DE LOS APELANTES

Del recurso de apelación interpuesto, este Despacho se permite extraer los siguientes argumentos:

(...)

Hasta la fecha la normatividad colombiana no se ha ocupado de establecer de manera concreta un régimen de responsabilidad directa para el piloto práctico, ello quizás debido a que de conformidad con los usos y costumbres locales siempre se ha considerado y aceptado que él mismo es un “escueto” asesor del capitán por cuanto se entiende que éste último no pierde el mando de la nave a pesar de encontrarse el práctico a bordo y, como ya lo expresamos, es el armador quien asume la responsabilidad civil que se genere por hechos en donde se pruebe culpa del práctico.

(...)

DE DICHA DECLARACIÓN SE EXTRAEN PARÁMETROS QUE INDILGAN ACIERTO EN EL EJERCICIO DE LAS OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDADES COMO PILOTO PRÁCTICO POR PARTE DEL SEÑOR JAIME AUGUSTO CASTRO SUAREZ, MÁS VINIENDO ELLAS DEL PROPIO CAPITÁN DE LA NAVE PRACTICADA. A MAS AQUÍ, IGUALMENTE SE DEBE TENER EN CUENA QUE LA MANIOBRA, EN LA OCASIÓN QUE NOS OCUPA, SE ASISTIÓ CON UN PILOTO EN FORMACIÓN, QUE A NO DUDARLO TIENE INCIDENCIA EN LA MANIOBRA Y SU INTERVENCIÓN FUE CORREGIDA POR EL PILOTO PRÁCTICO PRINCIPAL SEÑOR JAIME AUGUSTO CASTRO SUAREZ.

5. La normatividad colombiana, en cuanto a la responsabilidad por la actividad de practicaaje, expresa que el piloto es un asesor del capitán, en ese sentido se considera una obligación de medio...

(...)

En resumen, el piloto practico en ningún momento se encarga de la dirección náutica de la nave, siendo su obligación principal la verificación del asesoramiento en estricto sentido, es decir, asiste sin asumir responsabilidad alguna en relación con la determinación de cuáles son las maniobras que la nave deberá realizar o sobre cómo se deberá proceder en la derrota y dirección de la nave en sitios o lugares que por sus características y entorno se hacen más difíciles para su navegación, razón por la cual se requiere contar con el conocimiento de un experto que conozca las particularidades y características del área de practicaaje.

(...)

Entonces de las anteriores normas se podría concluir que la obligación del piloto práctico es la de indicar al capitán la derrota adecuada y las maniobras náuticas que la nave deberá efectuar a fin de lograr una navegación más segura durante la navegación de practicaaje, sin que en ningún momento implique la asunción por el piloto práctico de la conducción y ejecución de las maniobras náuticas pertinentes y necesarias para navegar estando el buque practicado, en tránsito por

determinadas zonas que se involucran en su derrota ya dentro del área portuaria o zonas de mar adyacentes a los terminales marítimos. Incluso, si el piloto práctico llega personalmente a ejecutar la maniobra de practicaje y lo hace con el consentimiento del capitán, consentimiento que se entiende otorgado al no manifestar el capitán su oposición, éste último continúa siendo responsable.

(...)

En lo inherente a violación a normas de Marina Mercante

No se entiende como la(sic) fallador de primera instancia como consecuencia de haber determinado indebidamente la responsabilidad con ocasión de un siniestro marítimo procede a determinar violación a norma de Marina Mercante desconociendo lo preceptuado en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo al consagrar todo lo inherente al procedimiento administrativo sancionatorio, procedimiento en virtud del cual se prescribe que a efectos de imponer una sanción se debe establecer con claridad la disposición vulnerada, para el caso que nos ocupa, la disposición respecto de la cual se incurrió en violación a normas de Marina Mercante, disposición que es inexistente y en consecuencia al no establecerse de manera clara, precisa y concisa deja sin fundamento la declaratoria de existencia de violación a normas de Marina Mercante y consecuente sanción.

Todo lo anterior debe ir aunado igualmente con el artículo 79 del Decreto Ley 2324 de 1984.

POR LAS ANTERIORES RAZONES NO CABE DE MANERA DIRECTA ENCAUSAR RESPONSABILIDAD ALGUNA AL SEÑOR PILOTO PRACTICO JAIME AGUSTO CASTRO SUAREZ, POR CUANTO DEL ACERVO PROBATORIO NO SE DESPRENDE INCUMPLIMIENTO ALGUNO A NORMAS DE MARINA MERCANTE. NO PUEDE HABER O EXISTIR SANCIÓN O MULTA ALGUNA A QUIEN EN REALIDAD NO ES CULPABLE CON FUNDAMENTO EN LAS PRUEBAS QUE OBRAN EN EL EXPEDIENTE.

(...)"

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Verificado el cumplimiento de los requisitos de procedencia del recurso de apelación, este Despacho considera que antes de abordar de manera particular los argumentos expuestos por los apelantes, resulta imperativo realizar un análisis de legalidad de la sentencia recurrida, en particular en relación con los elementos esenciales que deben configurarse para declarar la responsabilidad civil extracontractual en el marco de actividades peligrosas, como son el hecho, daño y el nexo causal.

Inicialmente, este Despacho procederá a evaluar, en primer término, la existencia o no de daño derivado del encallamiento de la motonave "EVA TOKYO", con base en las pruebas obrantes en el expediente, toda vez que la ausencia de este elemento resulta determinante para resolver el asunto, sin necesidad de analizar de forma individual cada uno de los reparos planteados en el recurso de apelación.

Sobre el daño ha dispuesto la H. Corte Suprema de Justicia que:

«...**el daño constituye “la columna vertebral de la responsabilidad civil, en concreto de la obligación resarcitoria a cargo de su agente (victimario), sin el cual, de consiguiente, resulta vano, a fuer de impreciso y también hasta especulativo, hablar de reparación, de resarcimiento o de indemnización de perjuicios, ora en la esfera contractual, ora en la extracontractual, habida cuenta que “si no hay perjuicio”, como lo puntualiza la doctrina especializada, “...no hay responsabilidad civil”** (sent. 4 de abril de 2001, rad. 5502)» (CSJ SC, 27 jun. 2005, rad. 1997-05210-01).¹ (Cursiva y negrilla fuera de texto original)

En este sentido, la jurisprudencia de la Honorable Corte Suprema de Justicia ha sido clara al señalar que el daño constituye un pilar fundamental de la responsabilidad civil, siendo un presupuesto *sine qua non* para que surja la obligación de reparar. Sin la demostración de un daño cierto, actual y demostrable, no es posible atribuir responsabilidad, independientemente de los demás elementos que puedan concurrir.

Ahora bien, por un lado, se cuenta con el informe de inspección técnica realizada por el Oficial de Abanderamiento Mario Atehortúa Giraldo, visible en el expediente a folio 221, en el que informa que los sistemas de propulsión y gobierno de la motonave no presentaron fallas, y en la inspección visual de la pala del timón no reportó novedades.

Por otro lado, de acuerdo a protesta y lo declarado en audiencia de fecha 24 de octubre de 2020 el señor SAMMY BENDIJO TAN en calidad de capitán de la MN EVA TOKYO manifestó que a las 0958h el buque tocó fondo y logró reflotar por sus propios medios a las 1745h, es decir, tras 7 horas y 47 minutos, gracias al aumento de la marea, sin requerir asistencia de remolcadores, lo que refuerza la ausencia de daños estructurales o funcionales significativos.

Además, consta en el expediente a folios 90 y 91 el informe de inspección submarina realizado por la empresa ASTURIAS SOLUCIONES DE INGENIERÍA, BUCEO COMERCIAL Y DRAGADO S.A.S., fechado el 23 de octubre de 2020, del cual se determina que el encallamiento ocurrió en un área de fondo arenoso y que:

- **Timón:** Se encuentra en buenas condiciones, sin daños en su superficie, sin signos de soplos, dobleces o desgaste en la pintura. La escotilla cerrada y asegurada con tuercas y tornillos.
- **Hélice:** Consta de cuatro palas, todas en buenas condiciones, sin soplos, dobleces ni acumulación de caracolejo.
- **Guardacabos:** No presenta deformaciones en su estructura ni fugas de aceite, con sellos asegurados.
- **Cajas de agua:** Una a estribor y dos a babor, todas cerradas y aseguradas con tuercas y pines metálicos de seguridad.
- **Quillas de pantoque:** Tres en cada costado, en buenas condiciones, sin dobleces ni fisuras, con cordones de soldadura intactos, aunque con rastros menores de pintura en algunas partes a estribor.
- **Casco:** Tanto el fondo plano como los costados no presentan daños, abolladuras, hundimientos ni fisuras, salvo rayones normales en el bulbo atribuibles a la cadena.

¹ Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia SC129-2023 del 09 de junio de 2023. M.P. Luis Alonso Rico Puerta

Acorde con lo anterior, no se reportaron derrames de hidrocarburos, combustibles u otras sustancias contaminantes. El literal f del artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984 considera la contaminación marina como un siniestro marítimo, pero en este caso, no existen registros ni pruebas que indiquen afectaciones al medio marino, como daños a ecosistemas, fauna o calidad del agua. La ausencia de impacto ambiental es consistente con el hecho de que la motonave no presentó fugas, según el informe técnico.

No se acreditó que el encallamiento haya causado interrupciones significativas en las operaciones del Puerto de San Andrés de Tumaco; el expediente no contiene evidencia de retrasos en otras maniobras, cierres del canal de acceso u otros perjuicios a la actividad marítima y portuaria. Además, la motonave al reflotar por sus propios medios, reanudó su operación sin necesidad de intervenciones externas, lo que descarta la existencia de costos operativos derivados del siniestro.

Finalmente, la Corte Suprema de Justicia ha indicado frente al daño que: *“Para que sea ‘susceptible de reparación, debe ser ‘directo y cierto’ y no meramente ‘eventual o hipotético’, esto es, que se presente como consecuencia de la ‘culpa’ y **que aparezca ‘real y efectivamente causado’**”,* sin embargo, en el caso de marras se carece en absoluto de prueba sobre algún aspecto indicativo que se generó un daño a la nave, a terceros o al tránsito o navegación en general por el sector en que ocurrió el encallamiento.

En razón de lo antes expuesto, se evidencia que dentro del expediente no existen elementos de juicio que permitan dar como cierto o con algún grado de probabilidad sobre la existencia del daño y dado a que es un presupuesto esencial, su inexistencia hace innecesario analizar los demás elementos.

En conclusión, debido a que no es posible consolidar los requisitos esenciales en la estructura de la responsabilidad civil extracontractual, se hace necesario revocar la declaratoria de responsabilidad del señor JAIME AUGUSTO CASTRO SUÁREZ en calidad de piloto práctico de la MN EVA TOKYO contenida en la sentencia de primera instancia.

De la sanción administrativa por violación a normas de marina mercante

Alega el apelante que no se identificó con claridad la disposición normativa vulnerada que justifique la imposición de una sanción administrativa, incumpliendo lo preceptuado en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (CPACA), específicamente el artículo 47, lo que deja sin fundamento la declaratoria de violación a normas de marina mercante.

Frente a lo anterior, es menester indicar que el artículo 47 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (CPACA) exige que, para imponer una sanción administrativa, la autoridad debe identificar claramente la norma infringida, garantizar el debido proceso y motivar adecuadamente la decisión.

En el fallo de primera instancia, se afirmó que el piloto práctico incurrió en negligencia en la prestación del servicio de practicaje, debido a la infracción de los artículos 14, numeral 1 del artículo 15 y numeral 4 del artículo 62 de la Ley 658 de 2001, y se impuso una multa de diez salarios mínimos legales mensuales vigentes. Sin embargo, del análisis del expediente se logra identificar que anterior a la sentencia no se indicaron las presuntas normas vulneradas ni se justificó la proporcionalidad de la sanción.

La falta de claridad en la identificación de la norma vulnerada infringe lo contemplado en el artículo 47 del CPACA. Por lo anterior, la declaratoria de violación a normas de marina mercante y la sanción impuesta, contenidas en los artículos tercero y cuarto de la sentencia de primera instancia carecen de fundamento legal y deben ser revocadas.

En mérito de lo expuesto, el suscrito Director General Marítimo, en ejercicio de las facultades jurisdiccionales conferidas por el Decreto Ley 2324 de 1984, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la Ley,

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- REVOCAR en su integridad la sentencia de primera instancia de fecha 09 de septiembre de 2022 proferida por el Capitán de Puerto de Tumaco, conforme a la parte motiva de la presente providencia.

ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR personalmente el contenido de la presente decisión a los sujetos procesales, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 62 del Decreto Ley 2324 de 1984 en concordancia con la Ley 2213 de 2022.

ARTÍCULO 3º.- Contra la presente providencia no procede recurso alguno.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,



Vicealmirante **JOHN FABIO GIRALDO GALLO**
Director General Marítimo (E)