

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 07 JUN 2019

Referencia: 132010001 CP3

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo Encallamiento -
Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto contra la decisión de primera instancia emitida el día 29 de junio de 2012, por el Capitán de Puerto de Barranquilla, dentro de la investigación por siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "AFRICAN LARK" de bandera Belize, identificada con número IMO 8918112, por los hechos ocurridos el día 26 de abril de 2010, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta presentada el día 26 de abril de 2010, por el señor PETRO ZUBYUK, actuando en calidad de Capitán de la motonave AFRICAN LARK, la Capitanía de Puerto de Barraquilla tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de Encallamiento de la motonave.
2. Como consecuencia de lo anterior, el día 29 de abril de 2010, el Capitán de Puerto de Barranquilla decretó la apertura de la investigación por el presunto siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "AFRICAN LARK", ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos, y fijó fecha para la realización de la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. El día 29 de junio de 2012, el Capitán de Puerto de Barranquilla profirió fallo de primera instancia, en el que resolvió lo siguiente:

"(...) Declarar responsables al señor PETRO ZUBYUK identificado con el pasaporte No AB 4364428UKR expedido en Rusia solidariamente con el señor CAMILO BARBOSA JIMENEZ identificado con la cedula de ciudadanía 73.086.638 expedido Cartagena en su condición de Piloto Practico del siniestro marítimo de VARADURA de la MN AFRICAN LARK de bandera Belize hechos ocurridos el día 26 de abril de 2010, durante la maniobra de atraque a la Sociedad Portuaria Regional de

Barranquilla acuerdo a las consideraciones expuestas en la parte emotiva".

"(...) Imponer a título de sanción al señor PETRO ZUBYUK identificado con el pasaporte No AB 4364428UKR expedido en Rusia, multa equivalente a DIEZ (10) salarios mínimos legales vigentes, suma que asciende a cinco millones seiscientos sesenta y siete mil pesos moneda corrientes (\$5.667.000)

"(...) Imponer a título de sanción al señor CAMILO BARBOSA JIMENEZ identificado con la cedula de ciudadanía 73.086.638 expedido Cartagena en su condición de Piloto Practico, con la suspensión de la licencia que lo acredita como piloto practico de primera categoría por el termino de 09 meses contados a partir de la ejecutoria de la presente providencia" (cursiva fuera del texto).

4. El día 23 de julio de 2012, el Abogado HERNAN RICARDO ROJAS PEÑA, en calidad de apoderado Judicial del Capitán y de los Armadores de la motonave "AFRICAN LARK", interpuso recurso de apelación en contra de la decisión de primera instancia.
5. El día 31 de julio de 2012, el Abogado FABIAN ALCIDES RAMOS ZAMBRANO, en calidad de apoderado Judicial del Piloto Práctico, interpuso recurso de reposición y en subsidio apelación contra la decisión de primera instancia.
6. El día 18 de febrero de 2013, el Capitán de Puerto de Barranquilla, confirmó en todas sus partes la decisión de primera instancia, y concedió el recurso de apelación presentado por el Abogado HERNAN RICARDO ROJAS PEÑA, en calidad de Apoderado Judicial del Capitán y de los Armadores de la motonave "AFRICAN LARK", y el interpuesto por el Abogado FABIAN ALCIDES RAMOS ZAMBRANO, en calidad de Apoderado Judicial del Piloto Práctico. Así mismo, ordenó remitir el expediente a la Dirección General Marítima.

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 58 del Decreto Ley 2324 de 1984, ésta Dirección General es competente para resolver los recursos de apelación en las investigaciones por siniestros marítimos ocurridos dentro de la jurisdicción establecida en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

Dicha competencia tiene el carácter de jurisdiccional, en aplicación del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 de la Constitución Política, lo cual fue ratificado por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994, y mediante Concepto de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, con Radicado No. 1605, el día 4 de noviembre de 2004.

ARGUMENTOS DEL APELANTE

Del recurso de apelación alegado por el Abogado HERNAN RICARDO ROJAS PEÑA, en calidad de apoderado del Capitán y de los Armadores de la motonave "AFRICAN LARK", este Despacho permite extraer los siguientes apartes:

1. *"Ausencia de Responsabilidad en cabeza del Capital del buque para el caso que nos ocupa, es imperante, indispensable y necesario demostrar de forma conducente y efectiva, que por razón de una acción u omisión del capital de la embarcación se produjo el incidente, lo cual no resulta posible toda vez que no puede comprobarse una verdadera relación causal entre su proceder y el daño en la embarcación"*
2. *"No es cierto que el capitán hubiere sido negligente al no pedir mayor información de la obtenida del piloto como tampoco de no haber tenido conocimiento sobre el Río Magdalena y su puerto, ya que es esa precisamente la labor por la cual es contratado el practicante"*
3. *"La apreciación que la Capitanía de Puerto de Barranquilla hace sobre las declaraciones efectuadas por el capitán petro zubyuk, en la primera audiencia pública, resultan equivocadas, ya que el haber adoptado una actitud pasiva al momento de la aproximación del buque al terminal, no implica una actuación negligente o descuidada de su parte, por lo que no se puede configurar un comportamiento culposo o doloso, susceptible de responsabilidad jurídica y patrimonial"*
4. *"La colisión de la motonave AFRICAN LARK obedeció a causas extrañas a la voluntad y actuación del Capitán, que lo relevan de la responsabilidad jurídica conforme a lo que se acaba de argumentar y que encausa el deber de reparación de daños en cabeza no solo del Practico que asesoraba la nave, sino del concesionario del Puerto de Barranquilla.- Sociedad Portuaria de Barranquilla"* (cursiva fuera del texto).

Del recurso de apelación alegado por el Abogado FABIAN ALCIDES RAMOS ZAMBRANO, en calidad de apoderado del Piloto Práctico, este Despacho permite extraer los siguientes apartes:

1. *"La motivación es ausente en este caso, al no incluir y no discutir, valorar, contradecir, la argumentación ni las pruebas expuestas. Y el otro punto, el tercero que en este acápite se discute, va más allá de la ausencia de motivación, para situarse en lo que la doctrina denominada falsa motivación".*
2. *"La motonave "AFRIKAN LARK", no reportó los calados conforme a la realidad en que venía el Buque, dado que las profundidades en la zona y en el área en que ocurrió el siniestro, no permitía en sentido alguno, un toque de fondo de la nave, por lo que es apenas obvio, que el calado reportado no era veraz, como lo corroboran las pruebas allegadas"*

3. *"que desde la declaración del Capitán de la nave, se advirtió que el siniestro marítimo fue causado por algún objeto en el lecho, que a su paso encontró la embarcación y que le originó la varadura (...) en efecto, el tipo de daños que exhibe el "AFRICAN LARK" se corresponde con un contacto contra una superficie dura, de aristas cortantes y de consistencia fuerte, lo cual ocasiono una cortadura en el casco, de aproximadamente 18 metros de largo, la cual no se compadece con el fondo que se encuentra en el área de la varadura"*
4. *"La sanción impuesta al Piloto Práctico no encuentra justificación alguna en la ley, de hecho, tal sanción es violatoria de la Constitución Política, puntualmente en su artículo 29. Así mismo, es atentatoria del principio de legalidad, por lo que debe ser revocada"* (cursiva fuera del 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 Barranquilla para proferir decisión de primera instancia. Acto seguido, se realizará el estudio del caso en concreto, de acuerdo a las facultades dispuestas en la ley para el efecto.

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 Barranquilla, 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 las consideraciones sobre el recurso de apelación interpuesto, (II) De la configuración y ocurrencia del siniestro marítimo investigado, (III) De la navegación marítima como actividad peligrosa y el régimen de responsabilidad aplicable, (IV) Del análisis técnico, (V) Del estudio probatorio del caso en concreto (VI) Del análisis jurídico y la declaración de responsabilidad civil extracontractual, (VII) Del avalúo de los daños, (VIII) De la responsabilidad administrativa por violación a normas de marina mercante y, por último, (IX) De las conclusiones.

I. De las consideraciones sobre el recurso de apelación interpuesto

En lo relativo a este aspecto, esto es, del escrito de apelación presentado por el Abogado HERNÁN ROJAS PEÑA, apoderado judicial del Capitán y de los Armadores de la motonave "AFRICAN LARK", interpuesto el día 23 de julio de 2012.

En cuanto al primer y segundo argumento, concerniente a la ausencia de responsabilidad por parte del Capitán, este fallador estima relevante considerar que no le asiste razón al apoderado judicial del Capitán, y Armadores de la nave "AFRICAN LARK", toda vez que según las declaraciones realizadas por el Capitán en audiencia

pública celebrada el día 07 de mayo de 2010, se determina que el capitán cuenta con una amplia experiencia en el desempeño del cargo, y a pesar que se otorgó control de la nave al Piloto Práctico, la responsabilidad y la seguridad de la misma, nunca se delega.

No es dable considerar diligencia alguna en la conducta del Capitán de la nave, pues su responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo, emanó de un pleno acto de permisión y actuar pasivo, frente al riesgo inminente de la actividad de navegación, lo que se legitima suficiente para inferir la confianza excesiva por parte del Capitán de la nave hacia la maniobra a desarrollar junto al Piloto Practico.¹

Respecto al tercer argumento expuesto por el Dr. HERNÁN ROJAS en lo concerniente a que, presuntamente, el Capitán adoptó una actitud pasiva al momento de la aproximación del buque al terminal, este instancia no lo admite, toda vez que se encuentra demostrado a lo largo de la investigación que la conducta del Capitán fue descuidada, toda vez que la misma se estructuró sobre la base de la falta de diligencia en sus funciones.

El artículo 1495 del Código de Comercio Colombiano establece que "El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave". En el ejercicio de sus funciones, tanto la tripulación como los pasajeros, deben ajustarse a su autoridad, guardando - para ello- respeto y obediencia especialmente en aspectos relacionados con el servicio de la nave y la seguridad, tanto de las personas como de la carga objeto del transporte.

En ese mismo sentido, el artículo 1501 del Código de Comercio Colombiano despliega una lista discriminada de funciones y obligaciones del capitán de la nave. Las que, este Despacho mencionara exclusivamente las siguientes:

"

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

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

De igual forma el Decreto 1597 de 1988² en su artículo 40 dispone que:

1. *Dirigir la navegación de la nave.*

2. *Dirigir personalmente toda maniobra del buque al entrar o salir de puerto,*

¹ Apelación del siniestro marítimo de Encallamiento de la motonave "UBC TILBURY- Rad: 13012010006-28 de junio de 2018-

<https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/SINIESTRO%2013012010006%20MN%20UBC%20TILBURY%20CP3.pdf>

² Decreto 1597 "Por el cual se reglamenta la Ley 35 de 1981 y parcialmente el Decreto Ley 2324 de 1984."



durante el paso por canales estrechos o áreas peligrosas y en general en cualquier otra maniobra en que sea necesario o aconsejable para garantizar la seguridad de la nave, teniendo en cuenta el estado de tiempo y del mar, o las condiciones locales que puedan afectar la navegación.

3. Es, en todo momento y circunstancia, responsable directo por la seguridad de la nave, su carga y las personas a bordo. Cuando lleve práctico a bordo y considere que las indicaciones o instrucciones de éste son peligrosas para la seguridad de la nave, otras naves cercanas, o las instalaciones portuarias y costeras, se apartará de dichas instrucciones y ordenará personalmente la maniobra o navegación, relevando al práctico en sus funciones parcial o totalmente, y dejando en tales casos constancia de ello en el diario de navegación." (Cursiva y subraya fuera de texto)

En consideración de todo lo anteriormente expuesto, este Despacho, tal como lo anotó en cuanto a la responsabilidad del Piloto Práctico, se encuentra que la causa central del siniestro marítimo consistió en la ausencia de planeación de la maniobra de aproximación al muelle No 6 de la Sociedad Portuaria de Barranquilla, realizada por el Piloto Práctico CAMILO BARBOSA, la cual fue seguida por el señor PETRO ZUBYUK, Capitán, quien no mostró objeción alguna al respecto. Esta mala ejecución generó consecuentemente que el buque encallara en la zona de bajos, establecida en el plano batimétrico.

Este hecho, además se encuentra técnicamente demostrado al interior de la investigación, especialmente en el contenido del Dictamen Pericial allegado, así mismo, fue expresamente descrito por parte del Capitán de la nave en la "Carta de Protesta para el Capitán de Puerto", en donde anotó "(...) Él -haciendo referencia al Piloto Práctico-, bajo el control del practico Sr Camilo Barbosa este toco fondo a la altura de la bodega No 2". (Cursiva y subrayado fuera del texto original)

El Despacho encuentra que, pese a que el encallamiento ocurrió siendo incidental la conducta del Piloto Práctico, es claro e inequívoco que el actuar del Capitán de la nave "AFRICAN LARK", también determinó su existencia, al permitir que la motonave fuera conducida hacia el muelle No 6 sin la debida planeación de la maniobra, y sin solicitar que se empleara el plano batimétrico del Río Magdalena actualizado, máxime cuando del estado de las condiciones de navegabilidad en el río, debiendo ser mas diligente, ya que como Capitán de la nave debía dirigir en todo momento la navegación de la misma.

Es así, que la responsabilidad del Capitán de la nave "AFRICAN LARK" encuentra fundamento principal en un acto de permisión del cual él fue titular, sin haber manifestado su inconformidad durante la maniobra. Fue solo después de ocurrido el siniestro y durante el desarrollo de la investigación, cuando su actuar cambio de extremo y su conducta vislumbró ser diferente en contra del Piloto Práctico.

Este Despacho llega a la conclusión que el actuar del señor PETRO ZUBYUK, en su condición de Capitán de la motonave "AFRICAN LARK" 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, realizara maniobras de atraque sin planeación y con cartas batimétricas desactualizadas colocando en riesgo la seguridad de la navegación, denotando así una confianza excesiva en la maniobra a desarrollar junto al Piloto Práctico. En consecuencia, observa el Despacho que el señor PETRO ZUBYUK, en su condición de Capitán de la motonave tiene responsabilidad en el siniestro marítimo de encallamiento ocurrido el 26 de abril de 2010.

Respecto de los argumentos planteados por el Abogado FABIAN ALCIDES RAMOS ZAMBRANO, en calidad de Apoderado del Piloto Práctico, en el recurso de apelación del 31 de julio de 2012, se indica lo siguiente:

Respeto al primer argumento del apelante, este Despacho en principio encuentra que el fallo proferido por el Capitán de Puerto de Barranquilla, dentro de la investigación realizada, cumplió a cabalidad con el principio del debido proceso y la decisión fue tomada, con fundamento en los argumentos y pruebas debatidas dentro de la investigación, de tal manera que la decisión quedo motivada.

El apelante contó con todas las oportunidades procesales para ejercer su derecho de defensa y por ende, controvertir las pruebas, garantizando los derechos de debido proceso y contradicción de los investigados. En tal virtud, se encuentra que no le asiste razón al apoderado.

Esta instancia procesal evidencia que aunque las condiciones meteorológicas y de corrientes del Río Magdalena son cambiantes, no hay razón válida para considerar el segundo argumento del apelante, toda vez que no se encuentra demostrado a lo largo de la investigación, mediante las pruebas recaudadas, la presencia de algún objeto extraño, que a su paso le causó daño a la motonave "AFRINCAN LARK" y por consiguiente desencadeno el encallamiento, contrario sensu, este Despacho halla que el factor principal de la ocurrencia del hecho fue la conducta del Piloto Práctico, fundada en su inadecuada asesoría en la maniobra de aproximación al muelle No 6 de la Sociedad Portuaria de Barranquilla a bordo de una motonave con calado restringido, por lo tanto, obró con ausencia de previsión, no ejecutando acto alguno para evitar la consumación del siniestro marítimo puesto hoy en estudio y, lo cual, constituyó un innegable riesgo a la seguridad marítima.

Para tales efectos, este Fallador trae a colación las precauciones establecidas de manera expresa dentro del contenido del oficio a los navegantes, de fecha 22 de abril de 2010, que dice:

"Aviso a los navegantes"

Se entiende que el canal navegable en el rio establecido por el sitio donde exista la profundidad apropiada para efectuar una navegación segura. De acuerdo con las condiciones meteomarinas y la velocidad de la corriente en el rio, se establece un margen de seguridad correspondiente al 10% de la profundidad mínima publicada en este aviso, para cada sector, en tal sentido las naves que arriben al puerto de Barranquilla deberán conocer con exactitud cuál es el valor del aumento del calado total de la nave, para que este no supere el valor total de

la profundidad menos el 10 % de este valor-Aviso a los navegantes Capitanía de Puerto de Barranquilla folio No 685 (cursiva fuera del texto).

Además de ello, el Piloto Práctico debió haber utilizado la batimetría oficial para el canal de acceso al puerto de Barranquilla, la que se encontraba plenamente vigente durante el mes de abril de 2010, que al observarla con detenimiento, se encuentran varias profundidades menores de 9.15 metros, que fue el calado de arribo anunciado por el Capitán de la motonave a su llegada. Tal situación se encuentra técnicamente demostrada al interior de la investigación, especialmente en el contenido del Dictamen Pericial allegado; el cual dice:

"Estos puntos críticos forman un bajo y se encuentra ubicado a la altura del muelle No 4, con extensión de 225 metros paralelo al muelle de forma irregular, en su parte más ancha mide 49.5 m y en su parte más angosta mide 15.0 m, a una distancia mínima a muelle de 75 m, y una distancia máxima 131m, dentro del área de maniobra que corresponde a la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla" (Dictamen Pericial Perito naval Ramiro Salazar folio 214)

En este mismo sentido, este Despacho de acuerdo al material probatorio obrante en el expediente evidencia, que el área crítica donde encalló la motonave "AFRICAN LARK" se encontraba plenamente identificada en el plano batimétrico, la decisión de tomar una ruta en específico para el atraque recae en cabeza del Piloto Práctico, quien no utilizó en su maniobra el plano No 161 del 19 de abril de 2010 expedida por Cormagdalena.

Teniendo como fundamento lo mencionado con antelación, es procedente referir las funciones que realiza el Piloto Práctico en el servicio público de practicaje, conforme a la ley 658 de 2001, en su artículo 14 el cual dispone como función:

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

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

"Los pilotos prácticos debidamente licenciados por la Autoridad Marítima Nacional, cumplirán las siguientes obligaciones:

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

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

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

Esta causa se encuentra técnicamente probada al interior de la presente investigación, especialmente en lo contenido en el Dictamen presentado por el Perito Naval Ramiro Salazar Molina, quien sostiene que:

"(...)La experiencia indica que para realizar maniobras con motonave en el puerto de Barranquilla, no solo que se debe preparar la idea de la maniobra, sino tener presente: la última batimetría oficial del canal en especial la batimetría de las áreas críticas acuerdo al calado de arribo de la motonave y al margen de seguridad establecido (área de maniobra de SPRB), las fuerzas propias y externas, los efectos de interacción, la amplitud de espacio disponible, las alternativas que pueden surgir inesperadamente por la acción de agentes externos.-Dictamen pericial rendido el 21 de octubre de 2011. Folio 221" (cursiva fuera del texto).

Respecto al tercer argumento del apelante, concerniente a que la causa del encallamiento fue la presencia de un objeto extraño en el río, este Despacho al examinar el material probatorio obrante en el expediente, encuentra que no hay evidencia de tal objeto extraño, de tal manera que se desconoce que causó el daño, por lo que no le asiste razón al apoderado.

Finalmente, frente al argumento del apelante sobre la sanción impuesta al Piloto Práctico por violación a normas de Marina Mercante, este Despacho se pronunciará más adelante.

II. De la configuración y ocurrencia del siniestro marítimo investigado

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 marino³, por el otro, son -sin expresar duda alguna- elementos de relevancia culminantes para el integral funcionamiento de la navegación.

³ 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

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:

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

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

Del material probatorio que reposa en el expediente, este Despacho comprueba que en este caso se trata de la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "AFRICAN LARK" de bandera antigua, acaecido el día 26 de abril de 2010.

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

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

Colombia, a través de la Ley 8 de 1980, aprobó la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar- SOLAS, adoptada el 01 de noviembre de 1974 por la Organización Marítima Internacional- OMI, así como su Protocolo de 1978 y la autorización expresa de su adhesión.

Al adoptar el mencionado instrumento internacional, el ordenamiento jurídico se comprometió a cumplir las disposiciones en él prescritas, especialmente las

marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por buques (...)".

concernientes a "Establecer normas mínimas relativas a la construcción, el equipo y la utilización de los buques, compatibles con su seguridad", siendo este el objetivo principal del SOLAS.

Acto seguido, la referida convención -en su objeto principal- expuso que: "Los estados de abanderamiento son responsables de asegurar que los buques que enarbolan su pabellón cumplan las disposiciones del convenio, el cual prescribe la expedición de una serie de certificados como prueba de que se ha hecho así". (Convenio Internacional SOLAS, objetivo principal)

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

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

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

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

De acuerdo con lo anterior, para que se configure la fuerza mayor o el caso fortuito se debe verificar la concurrencia de dos factores A) que el hecho sea imprevisible, esto es que dentro de las circunstancias normales de la vida, no sea posible contemplar por anticipado su ocurrencia. B) que el hecho sea irresistible, o sea que el agente no pueda evitar su acaecimiento ni superar sus consecuencias⁴

IV. Del análisis técnico del siniestro

De acuerdo con el dictamen técnico rendido por el Perito Naval, señor RAMIRO SALAZAR MOLINA, que figura en los folios del 194 al 302 del expediente, aclarado tal como aparece en los folios 679 al 694, se tiene lo siguiente:

"(...) Conclusiones del peritazgo:

Conducta del Capitán PETRO ZUBYUK

⁴ Código Civil Anotado, editorial LEYER - Decimoprimer edición, página 50-51.

1. *La conducta náutica y técnica del Capitán PETRO ZUBYUK, fue equivocada de acuerdo a que el intercambio de la información con el piloto práctico, fue deficiente, no actuó con cautela y previsión, debido al no requerimiento de la plano batimétrico del canal de acceso al puerto de Barranquilla.*
2. *La agencia marítima de naves le reportó al capitán de la motonave el calado máximo para ingresar al puerto de Barranquilla era de 9.50 m, con esa información recibida, el capitán debió consultar con el piloto practico, si existían o no puntos críticos menores al calado de buque durante el trazo de la navegación y en el área de maniobra del terminal SPRB.*
3. *El Capitán actuó como simple observador, le entrego el control total al piloto práctico de la nave.*
4. *No utilizo los medios electrónicos disponibles a bordo, para conocer la posición, las distancias a tierra y sobre todo la profundidad para verificar la tolerancia bajo la quilla de su motonave, así mismo, permitió que el piloto practico tomara la decisión sobre la acción inmediata de dar maquinas avante y no interpuso sus conocimientos y experiencias ante la situación presentada.*
5. *En el momento en que se produjo la varadura de la motonave, no requirió al piloto práctico la plano batimétrico del área, no posiciono su motonave, y su permitió que el piloto practico tomara la decisión sobre la acción inmediata de dar maquinas avante y no interpuso sus conocimientos y experiencia ante la situación presentada.*

Conducta del Piloto Práctico CAMILO BARBOSA

1. *El Piloto Práctico no efectuó una adecuada planeación de la maniobra, no tuvo en cuenta el margen de seguridad que establece la Autoridad Marítima.*
2. *La motonave AFRICAN LARK con su calado de arribo de 9,15 metros, debió ser manejada como una M/N con calado restringido, y por ende preparar la maniobra y tomar una decisión adecuada a las circunstancias con que llegaba la M/N AFRICAN LARK.*
3. *Si bien es cierto que toda maniobra es diferente por las condiciones de tiempo, modo y lugar, si se tomó la decisión de efectuar una maniobra de una manera más corta o diferente, a lo que las condiciones en el momento exigían por restricción de calado, debió prever las limitaciones de la m/n, por efecto de su calado, teniendo como referencia el margen de seguridad establecido en el puerto de Barranquilla.*
4. *No actuó con cautela y no tuvo en cuenta el material del lecho del rio en el punto donde ocurrió la varadura, lo correcto en el momento es ubicar inmediatamente con los medios tecnológicos de abordo la posición del buque, ubicarse en la carta, verificar la plano batimétrico para determinar por donde hay agua (profundidad),y tener en cuenta como sentido lógico que la misma parte por donde entro será más fácil salir, es decir, dar marcha atrás y no insistir en dar marcha avante, desconociendo que el tipo de fondo o lecho del rio en el área donde se encontraba (área de maniobra de SPRB), afectaría más el casco de la m/n si se intentaba dar avante, antes que intentar dar primero marcha atrás.*
5. *El Piloto Práctico, hizo mal uso de la plano batimétrico No 161 de CORMAGDALENA para la aproximación al muelle No 06 de la SPRB, toda vez que no tuvo en cuenta el bajo que en ella aparece, su dimensión, hasta tal punto que termino colocando la motonave exactamente encima del bajo. (cursiva fuera del texto).*

V. Del estudio probatorio del siniestro

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

Respecto a la ocurrencia del siniestro marítimo, el Capitán de la nave, Sr. PETRO ZUBYUK, en versión rendida en audiencia pública el día 07 de mayo de 2010 (folio 38-39), afirmó lo siguiente:

"(...) El día 26 de abril mientras maniobraba frente al muelle No 4 había un impacto por debajo de la bodega No 02 del barco cerca de los tanques de lastre 4.4 y 4.6, el cual dejó una grieta de aproximadamente 13 metros de largo, el cual consta de aproximadamente 9 puntos de impacto, mientras estaba atracando y bajo el mando del Piloto la nave estaba acercando al muelle 6 a una velocidad de aproximadamente 1,4 nudos, como el piloto es quien conoce el río y sus condiciones y corrientes yo tomé el papel de observador(...)" (cursiva, subraya y negrilla fuera del texto).

En párrafos posteriores de la declaración, al solicitarle se pronunciara respecto al siniestro presentado el 26 de abril de 2010, el referido Capitán aseveró que:

"(...) El piloto ordeno el medio avante y después toda máquina. Además ordeno timón a babor mientras hablaba por teléfono. Yo no vi ningún miembro estuvimos aproximadamente 20 metros de la orilla. Tres veces comente al piloto que el barco había tocado fondo, el piloto continuo ordenando cambios de timón por algunos minutos sin lograr desplazamiento hacia adelante, después intento maniobrar hacia atrás" (cursiva, subraya y negrilla fuera del texto).

En esta misma órbita, respecto a la pregunta relacionada con los daños que presentó la motonave y las causas del siniestro, manifestó:

"(...) Esta información me llegó a través de una inspección física practicada a la MN con un video y fotografías tomadas en Barranquilla y luego Cartagena" (cursiva fuera del texto).

Seguidamente, este Despacho considera menester traer a colación la respuesta de cómo fue el proceso de planeación de la maniobra con el Piloto Práctico y qué plano batimétrico utilizaron. En cuanto a esto, el citado adujo:

"(...) La primera vez que vi las cartas fue cuando abordo el piloto".

"El piloto llegó al puente con la plano batimétrico y de ahí directamente al río, tuvimos una hora y media hablando durante la maniobra de acercamiento al atraque. No sé quién era el autor de la carta porque el piloto la

tenía doblada de forma que no fue posible ver quién era el autor de la misma".
(Cursiva, subraya y negrilla fuera del texto).

Entre tanto, el Sr. SACHUCK ANATOLY, timonel de la nave "AFRICAN LARK", en versión rendida el día 07 de mayo de 2010 (folio 39), respecto a los hechos acaecidos el día de ocurrencia del siniestro, manifestó lo siguiente:

"Estuve al mando del timón escuchando órdenes del piloto y del capitán cuando sentí que el buque aproximadamente a unos 200 metros del muelle No 6, próximamente unos minutos después sentí que el barco vibro otra vez, después la nave se paró y el piloto dio la orden de toda máquina avante pero no había ningún movimiento de la nave." (Cursiva, subraya y negrilla fuera del texto).

Posteriormente, el Sr. DMYTRO ZAKHARCHUK, tercer oficial de la nave "AFRICAN LARK", en declaración rendida el día 07 de mayo de 2010 (folio 40), respecto a los hechos acaecidos el día de ocurrencia del siniestro, manifestó lo siguiente:

"(...) Aproximadamente unos 200 metros del muelle No 6 sentí el primer toque del fondo del barco y avise al Capitán por radio en el canal 65, después de poco tiempo la vibración se sintió más fuerte, 3 o 4 minutos después sentí el segundo toque, luego de aproximadamente de unos 10 a 15 segundos el barco se paró" (cursiva fuera del texto).

Respecto a la ocurrencia del siniestro marítimo, el Piloto Práctico, el Sr. CAMILO BARBOSA, en declaración rendida en audiencia pública el día 12 de mayo de 2010 (folio 150- 152-153), afirmó lo siguiente:

"(...) El buque perdió velocidad hasta llegar a cero situación que me di cuenta por la observación constante al muelle le orden al capitán aumentar la fuerza de la máquina a media y a toda y el buque no se movió ni un centímetro de la posición, le dije al remolcador de proa que me empujara hacia el costado de babor con resultados negativos" (cursiva, subraya y negrilla fuera del texto)

En párrafos posteriores de la declaración, al solicitarle se pronunciara respecto a que si le había comunicado al capitán del buque dentro del planteamiento del atraque las profundidades críticas de 9,1 metros, el referido Piloto aseveró que:

"(...) No está dentro de mis obligaciones, corrijo para no entrar en polémicas"
(cursiva fuera del texto).

Así mismo, al preguntarle cuál fue el plano batimétrico que utilizó para el procedimiento de atraque, señaló;

"(...) La última carta que yo tenía en mi poder era la de Cormagdalena del 19 de abril y el plano de la SPRB del mes de marzo.

Cuando uno viene a la Sociedad Portuaria del Norte uno viene con un rumbo es de 170, la navegación normal que uno hace es más o menos 4 mangas, estamos hablando de una maniobra normal, de hecho el buque cuando toco fondo estaba a 130 metros del muelle, las profundidades críticas están a 80 metros, se tomaron todas las medidas preventivas como la disminución de la velocidad (cursiva fuera del texto).

Entre tanto; el Sr CARLOS ESTEBAN JULIO RADA, Capitán del Remolcador "TITANIA", en declaración rendida el día 12 de mayo de 2010 (folio 154-155), respecto a los hechos acaecidos el día de ocurrencia del siniestro, manifestó lo siguiente:

"(...) Se le escucha al Piloto de la maniobra decir por el canal de operación 08 VHF que el buque no se movía y que había tocado fondo, el piloto es quien está por el alerón del buque estribor, el remolcador estaba en una posición en donde no hay una visual clara de lo que es la distancia al muelle, inmediatamente el Piloto dice a los Remolcadores hale full maquinas hacia el margen del Magdalena..."

Las ordenes en todo momento fueron dados por el Piloto CB, por radio VHF canal 08, en Español.

No hubo ninguna indicación y/o instrucción con relación a la maniobra".
(Cursiva, subraya y negrilla fuera del texto).

Por otro lado; el Sr JOHN SLIGER, Capitán del Remolcador "BARRANQUILLA", en versión rendida el día 12 de mayo de 2010 (folio 155), respecto a los hechos acaecidos el día de ocurrencia del siniestro, manifestó lo siguiente:

"(...) El piloto todavía no había dado órdenes a los Remolcadores de empujarlo halar cuando se pegó. Cuando el buque se pega los remolcadores TITANIA Y BARRANQUILLA comienza la maniobra de despegarlo que duro aproximadamente entre 5 a 10 minutos, el piloto tuvo comunicación con operaciones de SPRB donde le explicaba la gravedad del problema porque no había fondo para meter el buque, y lo decide meter en el muelle No 02, ahí finaliza mi maniobra..

Las órdenes siempre fueron del piloto CAMILO BARBOSA en español"
(cursiva, subraya y negrilla fuera del texto).

Ahora bien, en lo que respecta a las declaraciones surtidas por el Sr HECTOR GONZALEZ INFANTE, representante legal de la compañía de Pilotos Prácticos R&M en audiencia realizada el 29 de Junio de 2010 (folio 547), especialmente en lo que concierne a los medios por medio de los cuales la empresa obtuvo las batimetrías; señaló:

"(...) Nuestra empresa reclama en las instalaciones de Cormagdalena los planos batimétricos y procedemos fotocopiarlos para entregarlos a cada uno de nuestros pilotos.

No lo conozco específicamente solamente me comento el Piloto Barbosa que utilizo un plano de mayor escala en el área de maniobra" (cursiva fuera del texto).

En el caso en concreto, basta analizar los elementos materiales probatorios que dan cuenta del momento justo de la ocurrencia del siniestro marítimo, para concluir que el hecho generador del mismo en el asunto sub examine, fue la conducta del Piloto Práctico y del Capitán de la motonave. Aunado a la falta de pericia, diligencia, y cuidado; pues no planearon la maniobra de atraque en el muelle No 6 del puerto de Barranquilla.

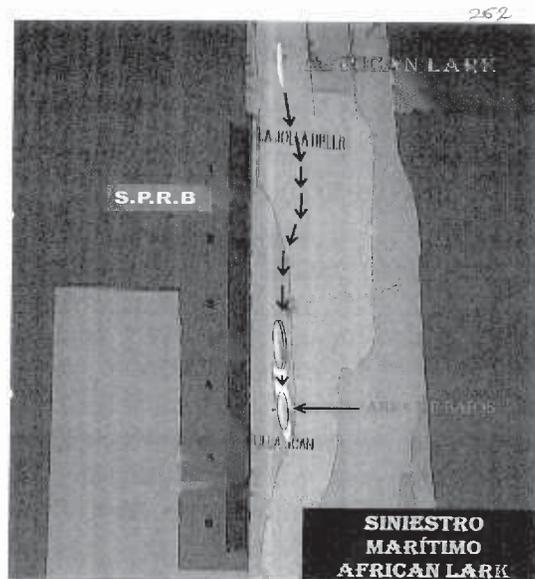
Respecto a la existencia del presente siniestro de encallamiento, este fallador hace especial mención que -tal como se dijo en acápite anteriores- el gobierno y la dirección de la nave se encuentran en cabeza del Capitán.

La conducta del Piloto Práctico de la nave "AFRICAN LARK" fue determinante en el accidente, ya que el mismo debió haber tomado las medidas preventivas, así como empleado todos los medios para superar el riesgo existente, a fin de que los resultados de la maniobra no hubieran arrojado la ocurrencia de un siniestro. Sobre este asunto, nótese que en virtud de lo expuesto en el 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 del señor CAMILO BARBOSA, Piloto Práctico de la nave objeto de esta investigación, los que este Despacho procede a discriminar así:

El primero de ellos y, sin duda, el más significativo para este fallador, consiste en que decide realizar la maniobra de atraque sin una planeación, de acuerdo a los calados de la nave y las condiciones de navegabilidad existente durante su aproximación al canal de acceso de Barranquilla. Así mismo, utilizó un plano batimétrico de fecha febrero de 2010, optando por no emplear el plano batimétrico actualizado.

Este Despacho muestra la figura descrita por el Perito Naval Ramiro Salazar, en la que se ilustra el desplazamiento realizado por la motonave "AFRICAN LARK", con el fin de atracar en la SPRB:



Fuente: Dictamen Pericial - Perito Naval Ramiro Salazar- Siniestro Marítimo de Encallamiento de la Motonave "AFRICAN LARK" - Folio 262

Es claro e inequívoco para este Despacho, que el Piloto Práctico CAMILO BARBOSA tenía el control de la nave "AFRICAN LARK" para atracarla en el muelle No 6 de la SPRB, sin haber realizado una adecuada y oportuna planeación de la maniobra.

Sugerir y permitir el atraque de la nave "AFRICAN LARK", sin la antelada planeación y un plano de batimetría desactualizado, significó exponer la nave, cuando lo más importante era arribar sin novedad, con la experticia del Piloto Práctico y del Capitán.

Es de reiterar, que el Piloto Práctico CAMILO BARBOSA, no solo conocía el riesgo del siniestro marítimo, al desarrollar la maniobra de atraque de la nave "AFRICAN LARK" sin el debido plano de batimetría actualizado, sino que, además, incidió potencialmente en el actuar del Capitán, al permitir que la nave que asistía, asesoraba y a la que le prestaba el servicio público de practica, encallara a sabiendas de las condiciones y la velocidad de la corriente del río, igualmente por los bajos demarcados en el plano batimétrico del 19 de abril de 2010, expedida por Cormagdalena.

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)

Teniendo como fundamento lo esbozado y analizados los elementos materiales probatorios que obran en el expediente, se concluye que la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento de la Motonave "AFRICAN LARK" de bandera Belize, tuvo mucho que ver con el actuar del Piloto Práctico, y del Capitán de la nave, quien al parecer se confió en la experticia del Piloto.

VI. Respecto a declaratoria de responsabilidad civil extracontractual

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

1. La asesoría del piloto práctico en la maniobra del día 26 de abril de 2010 a la motonave "AFRICAN LARK" fue desacertada, toda vez que no ejerció de manera eficiente y diligente su labor como experto en el conocimiento de las condiciones del área y del puerto al realizar el atraque a puerto seguro.
2. El capitán de la motonave debía verificar previamente el comportamiento del río Magdalena, en el canal navegable y las condiciones del Puerto donde iba a atracar su nave; y no adoptar una posición de simple observador, teniendo presente, que es el capitán, única y exclusivamente quien ostenta la facultad de gobernar y dirigir el destino de su barco.
3. En el presente caso, los señores CAMILO BARBOSA, en su condición de Piloto Práctico de la motonave "AFRICAN LARK" y el señor PETRO ZUBYUK en su condición de Capitán, deben asumir los resultados jurídicos que se derivan del ejercicio de su actividad de navegación, toda vez que no lograron demostrar que el encallamiento sucedió por un evento ajeno a su voluntad o al ejercicio de sus funciones, máxime que sobre el responsable de la actividad recae una presunción de responsabilidad de la que como se dijo en líneas anteriores solo le es posible exonerarse demostrando la fuerza mayor, caso fortuito, culpa exclusiva de la víctima o la culpa de un tercero, lo cual en efecto no sucedió en este caso.

En definitiva, se concluye que en el presente siniestro marítimo intervinieron de manera determinante la conducta de los señores PETRO ZUBYUK, en su condición de Capitán de la Motonave "AFRICAN LARK" y, CAMILO BARBOSA, en su 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 Justicia⁵, 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)

En este orden de ideas, es claro para este Despacho como ya se dijo que no se configuró ninguno de los elementos para la exoneración de responsabilidad civil extracontractual, razón por la cual este fallador confirmará la declaratoria de responsabilidad civil extracontractual determinada por el Capitán de Puerto de Barranquilla.

VII. Avalúo de los daños.

En cuanto a este acápite, es menester anotar que el Capitán de Puerto de Barranquilla como fallador de primera instancia, estimó el avalúo de los daños ocasionados producto del siniestro marítimo de encallamiento, en la suma equivalente a (USD 2,182,600). Según el dictamen rendido el día 24 de agosto de 2010, por el Perito Naval RAMIRO SALAZAR MOLINA, en el que se consideró lo siguiente:

"AVALUO DE LOS DAÑOS (COSTOS REPARACIÓN):

(...)

Para el avalúo de los costos de la reparación se debe tener en cuenta que por el tonelaje de la Motonave AFRICAN LARK, no es posible subir a dique en ningún astillero en Colombia, en consideración a lo anterior se presenta la información suministrada por el Armador, sobre el avalúo de las reparaciones de las averías y los costos por tiempo muerto causadas a la M/N "AFRICAN LARK", en el siniestro marítimo producto de la investigación)

Conclusiones del peritazgo:

(...)

Fueron discriminados de la siguiente manera; 1 reparación temporal valor USD 350,00; 2 costo estimado reparación USD 400,00; costo tiempo muerto por contrato

⁵ 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.

hasta junio 12/10 USD 632,00; 4 tasas y gastos derivados del siniestro USD 150,00; 5 tiempo muerto por reparación USD 650,00; para un total USD 2,182,600 (...).(cursiva fuera del texto)

Con fundamento en lo anterior, y en vista de la existencia de suficientes elementos materiales probatorios que llevan al convencimiento sobre la certeza de los daños ocasionados, así como del avalúo de los mismos, este Despacho procederá a confirmar la valoración de los daños estimados por el Capitán de Puerto de Barranquilla en el artículo noveno de la decisión proferida el 29 de junio de 2012, en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984.

VIII. Violación a las normas de Marina Mercante.

Finalmente este Despacho encuentra probada la violación de algunas normas de Marina Mercante, tal como lo expuso el Capitán de Puerto de Barranquilla en fallo de primera instancia, de conformidad con las disposiciones prescritas en el Código de Comercio en su artículo 1501 y el numeral 2 del artículo 40 del Decreto 1597 de 1998 (Compilado en el Decreto Único Reglamentario del Sector Defensa No 1070 de 2015). En consecuencia, este Despacho procederá a confirmar la declaratoria de responsabilidad del capitán de la motonave "AFRICAN LARK".

De igual forma este Despacho encuentra probada la violación de algunas normas de marina mercante, por parte del señor CAMILO BARBOSA, Piloto Práctico de la motonave "AFRICAN LARK". No obstante, se observa que al respecto el A quo guardó silencio.

Empero, es competencia de este Despacho, establecer las infracciones o violaciones a las normas de Marina Mercante en las que incurrió el Piloto Práctico.

Dichas conductas fueron las siguientes:

Ley 658 de 2001.

- Artículo 2 numeral 25: No ejerció de manera eficiente y diligente la asesoría como experto en el conocimiento de las condiciones del área y del Puerto.
- Artículo 15 numeral 4: No efectuar el intercambio de información debido con el Capitán de la nave al momento de abordarla, es decir no realizó la planeación debida para la navegación y posterior maniobra de la nave, en igual sentido, tampoco utilizó el plano batimétrico No 161 del 19 de abril de 2010 expedido por Cormagdalena vigente para el día de los hechos.
- Artículo 17 numeral 3: La coordinación realizada por el piloto con los remolcadores se efectuó en español, por consiguiente el idioma era ajeno al del Capitán de la nave.

Decreto 1466 de 2004.

- Artículo 31 numeral 3: Los calados reportados por el Capitán de la nave "AFRICAN LARK", no eran suficientes para mantener el margen de seguridad adecuado para navegar por el canal del Río Magdalena.

876

Así pues y, como quiera que este Despacho se muestra de acuerdo con los argumentos dispuestos por el Capitán de Puerto de Barranquilla y los aducidos con antelación en el presente fallo, se procede a confirmar la declaratoria de responsabilidad del Piloto Práctico de la motonave "AFRICAN LARK". No obstante, al realizar un análisis de la sanción impuesta, esta instancia considera pertinente modificar el artículo sexto del fallo del 29 de junio de 2012, sancionando al infractor, el señor CAMILO BARBOSA JIMENEZ con suspensión de su licencia de primera categoría por el término de seis (6) meses, con fundamento en lo previsto en el parágrafo del artículo 58 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Teniendo en cuenta las conductas antes descritas, se comprueba que el Piloto Práctico al realizar la maniobra de atraque colocó en inminente riesgo la seguridad de la nave, de los tripulantes y de la carga.

IX. Conclusiones

En consecuencia de lo anteriormente expuesto, considera el Despacho que en los hechos acaecidos el día 26 de abril de 2010, se encuentra probatoriamente fundamentada la responsabilidad civil de los señores PETRO ZUBYUK, en condición de Capitán y CAMILO BARBOSA, en condición de Piloto Práctico a bordo, en el Siniestro Marítimo de "Encallamiento" de la motonave "AFRICAN LARK" de bandera Belize. Razón por la cual el Despacho acoge lo dispuesto por el A quo, confirmando los artículos correspondientes a la responsabilidad civil.

En mérito de lo expuesto, el Directo General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR el artículo sexto de la Sentencia proferida por el Capitán de Puerto de Barranquilla el día 29 de junio de 2012, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído, el cual quedará así:

"ARTICULO SEXTO: Imponer a título de sanción al señor CAMILO BARBOSA JIMENEZ, identificado con la cédula de ciudadanía número 73.086.638 expedida en Cartagena en su condición de Piloto Práctico, la suspensión de la licencia que lo acredita como Piloto Práctico de primera categoría, por el término de seis (6) meses contados a partir de la ejecutoria de la presente providencia."

ARTICULO 2°.- CONFIRMAR los artículos restantes de la Sentencia No. 00036 CP03-ASJUR del 29 de Junio de dos mil doce (2012), proferida por el Capitán de Puerto de Barranquilla, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

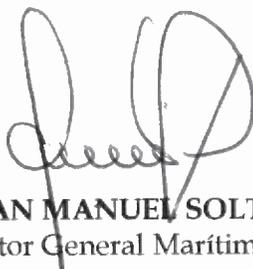
ARTÍCULO 3°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Barranquilla, el contenido de la presente decisión al señor PETRO ZUBYUK, en

calidad de Capitán de la motonave "AFRICAN LARK"; al señor CAMILO BARBOSA JIMENEZ, en condición de Piloto Práctico; al Abogado HERNAN RICARDO ROJAS PEÑA, en calidad de apoderado especial del Capitán y Armadores y/o Propietarios de la Motonave "AFRICAN LARK"; así como al Abogado FABIAN ALCIDES RAMOS ZAMBRANO, apoderado especial del Piloto Práctico de la Motonave "AFRICAN LARK"; y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

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

Notifíquese y cúmplase, 07 JUN 2019



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