

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

28 JUN 2018

Referencia: 1301201006 CP03

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo de Encallamiento - Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el Recurso de Apelación interpuesto por el Abogado Jorge Luis Córdoba Gonzáles, apoderado especial del Capitán y de los Armadores y/o Propietarios de la Motonave "UBC TILBURY"; y por el Abogado Fabián Alcides Ramos Zambrano, apoderado especial del Piloto Práctico de la Motonave "UBC TILBURY", Carlos Salgado; en contra la decisión de primera instancia, Sentencia No. 0057 CP3-ASJUR, emitida el día 30 de septiembre de 2013, por el Capitán de Puerto de Barranquilla, dentro de la investigación por Siniestro Marítimo de Encallamiento de la motonave "UBC TILBURY" de bandera Chipre, identificada con el Número OMI 9416721, por los hechos ocurridos el día 16 de octubre de 2010, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante documento de asunto "Informe de Encallamiento MN UBC TILBURY" presentado el día 16 de octubre de 2010, por el ciudadano TS NESTOR WILLIAM PARRA VERA, en calidad de Jefe de la Estación de Control de Tráfico Marítimo, la Capitanía de Puerto de Barranquilla tuvo conocimiento de la ocurrencia del Siniestro Marítimo de Encallamiento de la motonave "UBC TILBURY" de bandera Chipre, identificada con el Número OMI 9416721.
2. Como consecuencia de lo anterior, el día 19 de octubre de 2010, el Capitán de Puerto de Barranquilla decretó la apertura de la investigación por el presunto siniestro marítimo de Encallamiento, 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 30 de septiembre de 2013, el Capitán de Puerto de Barranquilla profirió fallo de primera instancia, en el que resolvió lo siguiente:

- *"(...) Declarar responsable al Señor JAN SCHUETTE en calidad de Capitán y al Señor CARLOS SALGADO en calidad de práctico, del siniestro marítimo de encallamiento de la MN UBC TILBURY, de acuerdo a las consideraciones expuestas en la parte motiva".*
 - *"(...) Declarar responsable de incurrir en violación a las normas de marina mercante al señor JAN SCHUETTE en calidad de Capitán y al Señor CARLOS SALGADO en calidad de práctico de la motonave "UBC TILBURY", de acuerdo a las consideraciones expuestas en la parte motiva".*
 - *"(...) Imponer a título de sanción al señor CARLOS SALGADO en su condición de piloto práctico, suspensión de la licencia que lo acredita como práctico de primera categoría por el término de diez (10) días, imponer sanción consistente en multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes, suma que asciende a ONCE MILLONES SETECIENTOS NOVENTA MIL PESOS (\$ 11.790.00) al señor JAN SCHUETTE, en su calidad de Capitán de la Motonave UBC TILBURY.*
 - *"(...) Declarar que no hubo daños y perjuicios materiales y económicos durante el encallamiento de la MN UBC TILBURY, por las razones anteriormente mencionadas.*
- (...)

4. El día 24 de octubre de 2013, el Abogado Fabián Alcides Ramos Zambrano, apoderado especial del Señor Carlos Salgado, Piloto Práctico de la Motonave "UBC TILBURY, interpuso Recurso de Apelación, en contra del fallo de primera instancia emitido el día 30 de septiembre de 2013, proferido por el Capitán de Puerto de Barranquilla. En ese mismo sentido, el día 30 de octubre de la misma anualidad, el Abogado Jorge Luis Córdoba Gonzáles, apoderado especial del Capitán y de los Armadores y/o Propietarios de la Motonave "UBC TILBURY", interpuso Recurso de Reposición y en Subsidio Apelación, en contra del fallo de primera instancia emitido el día 30 de septiembre de 2013, proferido por el Capitán de Puerto de Barranquilla.
5. El día 30 de septiembre de 2015, el Capitán de Puerto de Barranquilla resolvió el recurso de reposición presentado por el Abogado Jorge Luis Córdoba Gonzáles, apoderado especial del Capitán y de los Armadores y/o Propietarios de la Motonave "UBC TILBURY"; comedidamente resolvió sobre la concesión del Recurso de Apelación presentado por el Abogado Fabián Alcides Ramos Zambrano, apoderado especial del Señor Carlos Salgado, Piloto Práctico de la Motonave "UBC TILBURY. En la providencia referida, el Capitán de Puerto de Barranquilla resolvió lo siguiente:
 - *"(...) Revocar el artículo 3 de la Sentencia No. 0057 CP3 - ASJUR del 30 de septiembre de 2013, proferida dentro de la Investigación No. 1301201006 CP03 (...)"*.
 - *"Confirmar los artículos 1, 2, 4, 5, 6 y 7 de la Sentencia No. 0057 CP3 - ASJUR del 30 de septiembre de 2013, proferida dentro de la Investigación No. 1301201006 CP03 (...)"*.
 - *Conceder en efecto suspensivo el recurso de apelación ante el señor Director General Marítimo, solicitado de forma subsidiaria por el señor JORGE LUIS CORDOBA*

GONZÁLEZ (...) y el Señor FABIAN ALCIDES RAMOS ZAMBRANO, apoderado del Piloto Práctico".

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 52 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2º, artículo 2º, del Decreto 5057 de 2009, esta Dirección General es competente para resolver los recursos de apelación por siniestros marítimos ocurridos dentro de la jurisdicción establecida en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

ANÁLISIS TÉCNICO

De acuerdo con el Informe Pericial rendido por el Señor SAMUEL OROZCO FUENTES, Capitán de Altura Perito Naval Clase A, tal como figura en los folios desde el número 260 hasta el 278 del expediente objeto de la referencia, se expuso lo siguiente:

"13. (...) Análisis de la maniobra:

13.1. Por lo que registra el ECDIS, el buque no trató de ir cayendo paulatinamente para no tener que enfrentar la corriente casi de través.

13.2. En el afán de esquivar el bajo que existía pero no había sido debidamente localizado, le buque se acercó demasiado al bajo del tajamar. No tocó fondo pero el efecto de banco acabó con cualquier intención de corregir la aproximación.

13.3. Terminó presentando un ángulo de 35º a una corriente que se sabía lo fuerte que era.

13.4. Definitivamente no se usó la indexación paralela que es la herramienta indicada para este tipo de aproximaciones. De haberse usado no hubiera ocurrido este accidente.

14. Conducta del Capitán:

14.1. El Capitán del buque permitió que al término de las operaciones de descargue en el puerto anterior, Santa Marta, el charteador le dejara su buque en calados iguales para poder entrar con el calado recomendado para el puerto de Barranquilla, sin tener en cuenta que esto le representaría una disminución considerable en la maniobrabilidad de su buque, que iba a entrar a un Río caudaloso como lo es el Magdalena.

14.2. Durante sus declaraciones hizo gala de conocimientos de náutica que de haberlos utilizado el día del accidente, nada hubiera pasado. Se limitó a criticar al piloto pero él no aportó nada a

que su buque navegara de forma segura, como por ejemplo, usando su radar para hacer indexación paralela.

14.3. Usó una carta de navegación obsoleta sabiendo que el Rio Magdalena tiene una sedimentación grande, pues ya había ido anteriormente a Barranquilla.

14.4. Considero de su declaración, que no tenía funcionando el Voyage Data Recorder (VDR), sin importarle el incumplimiento de la Regla No. 20 del Capítulo V del SOLAS, que está vigente desde julio de 2010, como una irresponsabilidad suya con el cumplimiento de las normas de la OMI (SOLAS) que Colombia, como Estado Parte, está obligado a exigir.

15. Conducta del Piloto.

15.1. El Piloto Salgado en su afán de pasar libre del bajo que no se encontraba debidamente situado, se acercó demasiado al bajo del tajamar, donde el efecto de banco le ayudó a quitar el gobierno del buque.

15.2. La breve navegación que hizo para encarar al Rio no fue suficiente y considero que debió dar una vuelta con el buque antes de ir a meterse a la boca del Río.

15.3. Maniobró un buque escaso de gobierno, un granelero con un coeficiente de bloque que venía sin asiento y que el Squat le haría hundir la proa poniendo con asiento a proa cuando la estabilidad del gobierno de una embarcación se hace muy inestable" (Dictamen Pericial, Folio276, 277, 278)

ARGUMENTOS DEL APELANTE

Del escrito de reposición y en subsidio apelación presentado por el Abogado Jorge Luis Córdoba Gonzáles, apoderado especial del Capitán y de los Armadores y/o Propietarios de la Motonave "UBC TILBURY", este Despacho se permite extraer los siguientes apartes:

"- Las consideraciones en las que fundamenta el despacho la sentencia de primera instancia, no demuestran la responsabilidad del capitán de la MN UBC TILBURY (...)

- No existen daños ni perjuicios como consecuencia del encallamiento de la motonave TILBURY (...)*
- No existe nexo de causalidad entre la conducta del capitán de la motonave UBC TILBURY y la ocurrencia del siniestro. (...) Para efectos de este argumento, el apoderado en mención adujo: "El capitán (...) actuó en todo momento con la debida diligencia y cuidado, valiéndose de los medios disponibles para evitar la ocurrencia del siniestro, lo que determina que no existió en su actuar, descuido ni intención alguna que condujeran al encallamiento.*
- Eximentes de responsabilidad. (...) Fuerza Mayor o Caso Fortuito: En el caso que nos concierne, siendo las condiciones del Río Magdalena completamente cambiantes e impredecibles, resulta imposible resistir las condiciones que sorprendieron al Capitán de la*

Motonave UBC TILBURY, como fue el repentino y anormal aumento de la corriente del Río, así como la existencia de un bajo no señalado en las batimetrías disponibles elaboradas por Cormagdalena, llevándolo a enfrentarse a una situación no prevista por lo que empleó todas las ayudas a la navegación con las que contaba para poder solventar la situación (...)

- *Culpa de un Tercero: (...) Como en este caso la culpa es de Cormagdalena, se rompe el nexo causal entre el daño causado y la persona que desarrolla la actividad peligrosa.*
- *El Capitán de la M/N UBC TILBURY actuó con debida diligencia durante toda la maniobra. (...) está probado que el Capitán, en ejercicio de su autoridad, autonomía y diligencia, utilizó los recursos disponibles para el correcto gobierno de la nave antes y durante la maniobra (...).*
- *Está probado en esta investigación que la edición oficial del CIOH disponible de las cartas náuticas, se encontraban desactualizadas.*
- *La Carta del almirantazgo británico utilizada en la maniobra era la única herramienta disponible para el capitán y piloto de la MN UBC TILBURY para el 16 de octubre de 2010.*
- *Varios encallamientos en esta zona ocurrieron continuamente en la misma época, debido a la falta de dragado y falta de planos batimétricos actualizados. (...) Tal como está registrado en los archivos de la Capitanía de Puerto de Barranquilla y en la DIMAR, durante los dos meses seguidos en el año 2010, hubo tres encallamientos en el canal navegable, en el sector de Bocas de Ceniza, a saber: MN UBC TILBURY el 16 de octubre de 2010 – MN OBERON el 05 de noviembre de 2010 y MN STADT BREMEN el día 18 de noviembre de 2010.*

Una vez descrito lo anterior, el apoderado del Capitán y Armador y/o propietarios de la motonave UBC TILBURY, solicita que se revoquen los artículos 1, 2 y 3 de la sentencia recurrida.

Entre tanto, del escrito de Apelación presentado de forma directa por parte del Abogado Fabián Alcides Ramos Zambrano, apoderado especial del Señor Carlos Salgado, Piloto Práctico de la Motonave "UBC TILBURY", este Despacho se permite extraer los siguientes apartes:

- *"(...) Ausencia de análisis de los argumentos expuestos en el alegato de conclusión. Del fenómeno de la niña como una evidente causal de fuerza mayor (...). Violación sustantiva por inaplicación del Decreto 4580 del 07 de diciembre de 2010, el que sostiene que "el fenómeno de la niña desatado en todo el país, constituye un desastre natural de dimensiones extraordinarias e imprevisibles, el cual se agudizó de forma inusitada e irresistible en el mes de noviembre de 2010".*
- *El fallo no tiene en cuenta la extensión de los bajos y el corte que éstos hacen sobre la enfiliación sugerida para la fecha de los hechos. Ni la inexistencia de los planos batimétricos que debía tener actualizado Cormagdalena.*

- Manifiesta el apoderado que: *"el fallo no es capaz de traducir una de sus etéreas afirmaciones en un hecho concreto, en el que se diga, que por evadir los bajos y cambiar de rumbo de la enfilación, se generó el siniestro, no hay una sola acción concreta que sustentada cabalmente desde lo técnico pueda hacer inferir que el practico es responsable del siniestro.*

- *La falta de proporcionalidad y/o gradualidad de la sanción impuesta. (...) En este caso, no se entiende ni se podrá entender cómo, tratándose de un piloto práctico sobre el que no pesa ninguna sanción previa, ni por investigación por violación a normas de marina mercante, ni mucho menos por siniestro marítimo, y siendo un siniestro que no generó consecuencia ni daño alguno, como así mismo lo reconoce el fallo, se proceda a prescindir de la amonestación, e incluso de la multa, y se procesa a manchar su hoja de vida suspendiéndole lo máspreciado para un piloto, que es su licencia.*

Finaliza el apoderado del Piloto Práctico manifestando que sea revocado el fallo de primera instancia, y, en su lugar, sea declarada la ausencia de responsabilidad de su poderdante.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Teniendo como fundamento lo expuesto con antelación, este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos procesales y sustanciales que dieron mérito al Capitán de Puerto de Barranquilla, para proferir decisión de primera instancia. Acto seguido, se hará el estudio del caso en concreto, de acuerdo a las facultades dispuestas en la ley para el efecto.

En cuanto a los aspectos procesales que figuran en la investigación, es menester expresar por parte del Despacho, el cumplimiento integral en lo que respecta a las etapas de la investigación surtidas al interior de la primera instancia, esto es, aquellas adelantadas por el Capitán de Puerto. Sobre el asunto, nótese que éstas fueron efectuadas en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

1. ASPECTOS GENERALES DE LOS SINIESTROS MARÍTIMOS.

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

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

contaminación del medio marino¹, por el otro, son –sin expresar duda alguna– elementos de relevancia culminantes para el integral funcionamiento de la navegación.

La idea de entender los siniestros marítimos como un asunto inexorablemente relacionado con la seguridad, apelando al carácter riesgoso del derecho marítimo, y su proceso de regulación, ha sido un avance significativo, tanto por la Organización Marítima Internacional como por las autoridades marítimas regionales.

Sobre el particular, valga tener de presente que, en materia internacional, el proceso de regulación de los siniestros ha sido constante y progresivo. El protagonismo lo lideró la Resolución A.173 (ES.IV) adoptada en noviembre de 1968 por la Organización Marítima Internacional, la que haciendo pleno uso de sus prerrogativas, se pronunció acerca de la participación en investigaciones oficiales de siniestros marítimo. Fue para entonces el primer instrumento internacional en tomar partido al respecto, sin perjuicio de aquellos que fueron tomando el mismo cauce.

Al respecto, la Organización Marítima Internacional, haciendo referencia a los antecedentes normativos de carácter internacional concernientes a siniestros marítimos, expuso lo siguiente:

"La organización ha fomentado la cooperación y el reconocimiento de un interés común mediante diversas resoluciones. La primera de ellas fue la resolución A.173 (ES.IV) (Participación en investigaciones oficiales de siniestros marítimos), adoptada en noviembre de 1968. Otras resoluciones posteriores son las siguientes: Resolución A.322 (IX) (Investigación de siniestros marítimos), adoptada en noviembre de 1975, Resoluciones A.440 (XI) (Intercambio de información para las investigaciones relativas a siniestros marítimos) y A.442 (XI) (Personal y medios materiales que necesitan las Administraciones para la investigación de siniestros y de infracciones de los convenios), ambas adoptadas en noviembre de 1979, y Resolución A.637 (16) (Cooperación en las investigaciones de siniestros marítimos), adoptada en 1989". (Código Internacional de Investigación de Siniestros², 2008, p. 2)

Ahora bien, en cuanto al concepto de siniestro marítimo, este despacho precisa que según el Código de Investigación de Siniestros, el precedente se define como:

"El acaecimiento o serie de acaecimientos, directamente relacionados con la explotación de un buque que ha dado lugar a cualquiera de las situaciones que seguidamente se enumeran:

¹ 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 I del Convenio Constitutivo de la misma, en el que se aduce lo siguiente: *"Dejar un sistema de cooperación entre los gobiernos en la esfera de la reglamentación y las prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes al tráfico marítimo destinado al comercio internacional; adelantar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como resulte posible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por buques (...)"*.

² La denominación integral del Código Internacional de Investigación de Siniestros, es *"Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de los siniestros y sucesos marítimos"*, expedido el día 13 de junio de 2008, por la Organización Marítima Internacional.

1. La muerte o las lesiones graves a 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; o
7. Daños graves al medio ambiente, o la posibilidad de que se produzcan daños graves al medio ambiente, como resultado de los daños sufridos por un buque o buques".
(Código de Investigación de Siniestros, 2008, p. 5)

En este mismo sentido, las Resoluciones A.847 de 1997 y MSC.255 de 2008, emitidas por la Organización Marítima Internacional, definen el concepto objeto del presente acápite, como "Todo evento o serie de eventos ocurridos directamente en conexión con las operaciones del buque, y que genere daños".

Entre tanto, la Legislación Colombiana ha acogido gran parte de las definiciones expuestas en el contexto internacional, estructurando su régimen normativo sobre la base de un concepto de siniestro marítimo mixto, por cuanto su definición legal alberga dos contextos que permiten concebir su existencia desde una perspectiva, tanto general como específica.

La general. Establecer que la definición de siniestro marítimo será toda aquella cuya fuente emane de la Ley, los Tratados y los Convenios internacionales, indistintamente que hayan sido suscritos o no por Colombia y por la costumbre nacional o internacional. De manera que, todo concepto cuya denominación implique la definición de un siniestro, será *per se* considerado como tal, siempre que el mismo provenga del contenido de una Ley, Tratado o Convenio Internacional, pues es allí donde se ubica su núcleo esencial.

La específica. Disponer, para efectos de la reglamentación nacional, una lista enumerada de siniestros marítimos, sin que la misma implique ser taxativa, en la que se relacionan el naufragio, el encallamiento, el abordaje, la explosión o el incendio de naves o artefactos navales, estructuras o plataformas marinas; la arribada forzosa, la contaminación marina y los daños causados por nave so artefactos navales a instalaciones portuarias.

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

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

- a) El naufragio;
- b) El encallamiento;
- c) El abordaje;
- d) La explosión o el incendio de naves o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas;

1194.

- 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".*

2. DEL ESTUDIO JURÍDICO DEL CASO EN CONCRETO.

2.1. De la conducta y responsabilidad del Piloto Práctico de la Motonave "UBC TILBURY".

Con el fin de analizar los aspectos fácticos y jurídicos de la conducta y la presunta responsabilidad del Piloto Práctico de la nave "UBC TILBURY", este despacho se pronunciará en torno al (2.1.1) siniestro marítimo de "Encallamiento" y su hecho generador; (2.1.2) la declaratoria de responsabilidad civil extracontractual correspondiente y, por último, (2.1.3) los argumentos expuestos en el Recurso de Apelación radicado de manera directa por parte del apoderado judicial del Piloto Práctico.

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

Del material probatorio que reposa en el expediente, este Despacho comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de "Encallamiento" de la motonave "UBC TILBURY" de bandera Chipre, identificada con el Número OMI 9416721, acaecido el día 16 de octubre de 2010, en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla, en virtud del numeral b) del artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984.

De la revisión de la decisión de primera instancia, se extrae que el a quo declaró responsable al Señor JAN SCHUETTE en calidad de Capitán y al Señor CARLOS SALGADO en calidad de práctico, del siniestro marítimo de encallamiento de la MN UBC TILBURY. De igual manera, declaró que los referidos habían incurrido en violación a las normas de marina mercante y, como consecuencia de ello, procedió a imponer a título de sanción al señor CARLOS SALGADO en su condición de piloto práctico, suspensión de la licencia que lo acredita como práctico de primera categoría por el término de diez (10) días, e imponer sanción consistente en multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes, suma que asciende a ONCE MILLONES SETECIENTOS NOVENTA MIL PESOS (\$ 11.790.00) al señor JAN SCHUETTE, en su calidad de Capitán de la Motonave UBC TILBURY. Sanción ésta que fue posteriormente revocada mediante providencia emitida el día 30 de septiembre de 2015, por el fallador de primera instancia.

Conforme lo anterior, y respecto 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 Piloto Práctico CARLOS SALGADO, en declaración pública surtida al interior de la Primera Audiencia celebrada el 09 de noviembre de 2010, en lo que respecta a la ocurrencia de los hechos, afirmó lo siguiente:

"(...) El día 16 de octubre fue notificado para maniobra de entrada al puerto de la MN UBC TILBURY a las 22:30 horas (...) embarco a las 22:30 subo, subo al puente, me posiciono en el buque, procedo a informarle al capitán de una corriente aproximada en Bicas de Ceniza de 5 nudos, a lo que me contesta está bien. Recibo la Carta de Piloto en la cual observo que el buque con toda máquina avante hace 12 nudos, que llega con un calado de 8.90 a proa y popa, y no aprecio ninguna observación, ni limitación de maniobrabilidad de la motonave. Le sugiero al Capitán colocar máquina avante y gobernar con Rumbo 140, procediendo al sur de la enfilación, dejándola por nuestro costado babor, en orden de evitar bajos procedentes de la barra que se encuentra por dicho costado.

(...) Continuo haciendo la aproximación, sugiriéndole al Capitán Rumbo 130 hasta llegar aproximadamente a la altura de los bajos, que es a unos 5 cables aproximadamente del tajamar occidental. Le sugiero al Capitán gobernar Rumbo 120, para terminar de pasar los bajos, sugiero nuevamente gobernar a Rumbo 125 y luego a Rumbo 130, buscando una posición de entrada a la corriente del Río Magdalena, aproximadamente en ese momento la proa del buque está alineada con la línea del tajamar occidental, en estos momentos estoy a unos 3 cables de distancia del tajamar occidental. Con este rumbo, sugiero al Capitán gobernar con Rumbo 140, al observar que el buque no responde a la sugerencia, le sugiero al Captan colocar todo timón a estribor. En ese momento el puente de navegación, aún no ha pasado la alineación con el tajamar occidental. Se aprecia que el buque cae muy lentamente. Le digo al Capitán ¿está el timón todo a estribor? Y él me contesta que está el timón todo a estribor y la máquina todo adelante. (...) El buque cae de repente a babor y desplazado rápidamente hacia el costado del Magdalena, reconociendo fondo y quedando varados". (Declaración pública, Folio 45 - 46)

En ese mismo sentido y, respecto a la pregunta relacionada con la primera orden de rumbo que dio el Piloto Práctico a bordo de la Nave "UBC TILBURY", el referido sostuvo:

"Le sugerí al Capitán gobernar a 140, y una vez posicionado, confirmando que la enfilación la tenía por el costado de babor".

En lo que concierne al rumbo sugerido en las cartas de navegación vigentes a la fecha de ocurrencia del siniestro, el Piloto Carlos Salgado respondió:

"El rumbo sugerido en las batimetrías a la enfilación E1-E3 es de 140, ese rumbo lo seguí, pero por prudencia y seguridad, lo hice paralelo estando más al sur, por las razones antes mencionadas"

Siguiendo esta misma línea, cuando se le interrogó respecto a la posibilidad de que el rumbo tomado por él, vario de alguna manera, los rumbos recomendados en las cartas náuticas vigentes, el Piloto Práctico afirmó:

"Debido a que el río es dinámico y varían las condiciones, los rumbo recomendados fueron variados. Terminando o finalizando en la posición que se hubiese llegado con los rumbos recomendados".

Posteriormente, en lo referente a la pregunta relativa a las condiciones específicas a que se atribuye el encallamiento de la motonave objeto de investigación, el Piloto Práctico adujo:

En el caso en concreto, basta observar los diversos elementos materiales probatorios obrantes en el expediente, así como las declaraciones rendidas por parte de los sujetos procesales intervinientes en el presente asunto, en momento justo de la ocurrencia del siniestro marítimo, para concluir –de manera clara e inequívoca– que el hecho generador del siniestro objeto del asunto sub examine, fue la conducta del Piloto Práctico de la nave "UBC TILBURY".

La que fundada en su inadecuada asesoría en cuanto a las sugerencias impartidas en lo concerniente a los rumbos de la motonave durante su aproximación al canal de acceso del río Magdalena, así como su falta de cuidado y –en todo caso– la inequívoca ausencia de prevención exigida por la Ley en su cuestionable conducta, no ejecutó acto alguno para evitar la consumación del siniestro marítimo puesto hoy en estudio y, en cambio, su actuar constituyó un innegable riesgo a la seguridad marítima.

La conducta del Piloto Práctico de la nave "UBC TILBURY" fue determinante del accidente. El mismo debió haber tomado las medidas preventivas, así como ejecutado todos los medios para superar el riesgo existente, a fin de que los resultados de la travesía no hubieran arrojado la ocurrencia de un siniestro. 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 practicaje como actividad marítima.

Este Despacho encuentra debidamente probada una serie de acontecimientos sistemáticos emanados de la conducta negligente, descuidada y sin prevención alguna por parte del señor CARLOS SALGADO, 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 la actuación del Piloto Práctico mediante la cual determina sugerir al Capitán, cambios variables e intempestivos de rumbo de la nave "UBC TILBURY", durante su aproximación al canal de acceso de Barranquilla. Rumbos que, además de asesorarse a sabiendas de que los mismos se encontraban por fuera de la enfilación que debía tomar el buque el día del siniestro, representaban un auténtico riesgo a la navegación, frente a la existencia de un peligro evidentemente conocido por el Piloto Práctico, emanado directamente de las condiciones meteorológicas que afectaban al País, durante la época de los hechos ocurridos. Tema éste último, que analizará el Despacho en líneas posteriores.

Al respecto, este Despacho conviene manifestar que encontró plenamente probado que los cambios de rumbo al que se vio sometida la nave durante su travesía, se mostraron considerablemente variables. Sobre el particular, valga tener de presente que el Piloto Práctico sugirió seis (6) rumbos diferentes hacia la aproximación al canal, durante el lapso de 15 minutos para ser exactos. Hecho éste que el Despacho toma con especial consideración, especialmente en cuanto a su conveniencia para maniobra, frente a las condiciones meteorológicas predominantes.

Los cambios de rumbo sugeridos, fueron aceptados en audiencia pública por parte del Piloto Práctico de la motonave. Los que para efectos de este punto, se resumen así:

"A la respuesta lenta del buque al caer, no esto como factor preponderante y a un incremento muy por encima de lo normal en la fuerza de la corriente".

Entre tanto, en cuanto a la previsibilidad de la corriente predominante en la zona para la época de los hechos, especialmente si ésta era extraordinaria para su consideración, así como la intensidad de la misma desde la aproximación a la entrada del buque al canal navegable, hasta el sitio de encallamiento, el Piloto afirmó:

"La corriente en condiciones normales en ésta época era aproximadamente de 5 nudos, que es previsible (...)".

En lo relativo a la intensidad de la corriente, expuso que: *"estaría especulando con esta respuesta, si el buque está haciendo una entrada de 8 nudos de velocidad para poder ser desplazado al costado, se necesita una corriente de mayo fuerza, que desconozco cuál fue".*

Ahora bien, en lo que respecta a las declaraciones surtidas por el Capitán de la Motonave "UBC TILBURY" en audiencia realizada el 09 de noviembre de 2010, especialmente en lo que concierne a los rumbos que fueron sugeridos durante la maniobra de aproximación al canal de acceso de Barranquilla, el señor JAN SCHUTE, Capitán de la nave objeto de consideración, sostuvo:

"(...) Se inicia con un Rumbo aproximado de 140. (...) El práctico ordenó toda marcha adelante y cambiar Rumbo 120. Observé que este rumbo nos haría pasar muy cerca de un bajo con profundidades entre 7 y 4 metros. Le pregunté que si éste rumbo era correcto. Nos pidió cambiar de Rumbo a 140. Poco después, ordenó cambiar Rumbo a 110. Estando gobernando a 110, le pregunté qué era esa luz brillante amarilla y que si ésta se mantendría por nuestro costado de babor mientras entrábamos al río. (...) Un poco después el práctico mandó 3° a estribor y enseguida después 5° a estribor, pero de repente, la corriente empujó nuestra proa a babor aun estando con el timón a estribor y la máquina toda adelante (...)".

Teniendo como fundamento lo esbozado y analizados los elementos materiales probatorios obrantes en el expediente, este despacho avizora que confirmará la responsabilidad del Piloto Práctico de la motonave "UBC TILBURY", declarada en primera instancia por la Capitanía de Puerto de Barranquilla, con base a los argumentos próximos a saber.

Respecto a la existencia del presente siniestro, este fallador hace especial mención que -tal como aduce lo dispuesto en la Ley 658 de 2001- el Piloto Práctico *"Es la persona experta en el conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas de la jurisdicción de una capitanía de puerto marítima o fluvial específica"*. Dentro de sus obligaciones principales se establece el deber legal de:

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

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

*"Le sugiero al Capitán colocar máquina avante y gobernar con **Rumbo 140**, procediendo al sur de la enfilación (...) Continuo haciendo la aproximación, sugiriéndole al Capitán **Rumbo 130** hasta llegar aproximadamente a la altura de los bajos. (...) Le sugiero al Capitán gobernar **Rumbo 120**, para terminar de pasar los bajos, sugiero nuevamente gobernar a **Rumbo 125** y luego a **Rumbo 130**, (...). Sugiero al Capitán gobernar con **Rumbo 140**, al observar que el buque no responde a la sugerencia, le sugiero al Captan colocar todo timón a estribor".*

No obstante, aun cuando los cambios variables de rumbo tuvieron que ver en la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento, tal como pasa a describirse, ellos no fueron por si solos principalmente incidentales en su acaecimiento, pues es consiente este Despacho de la variabilidad de rumbos que un buque puede llegar a tener durante el cumplimiento de su expedición. El error que tuvo lugar en la ejecución de los rumbos, fue principalmente la improcedencia y la inadecuada sugerencia de éstos, de cara a las complejas y atípicas corrientes del Río Magdalena, nacidas especialmente de las condiciones meteorológicas del momento.

Los cambios de rumbo registrados durante la maniobra de aproximación al Canal de Barranquilla, sugeridas por el Piloto Práctico CARLOS SALGADO y seguidas por el Capitán JAN SCHUTE, sin mostrar objeción alguna al respecto, generaron consecencialmente que el buque transcurriera hacia la entrada del canal, desplazándose de un punto a otro fuera de la enfilación establecida en la Carta Náutica, haciendo que la fuerza de las corrientes predominantes del Río Magdalena, nutridas de las condiciones propias del Fenómeno de la Niña, afectara directamente la estabilidad en cuanto a rumbo del buque, por cuanto la presión considerable de aquel, era ejercida y recibida por la nave "UBC TILBURY" en todas las partes físico-estructurales de ella, esto es, en todo su casco.

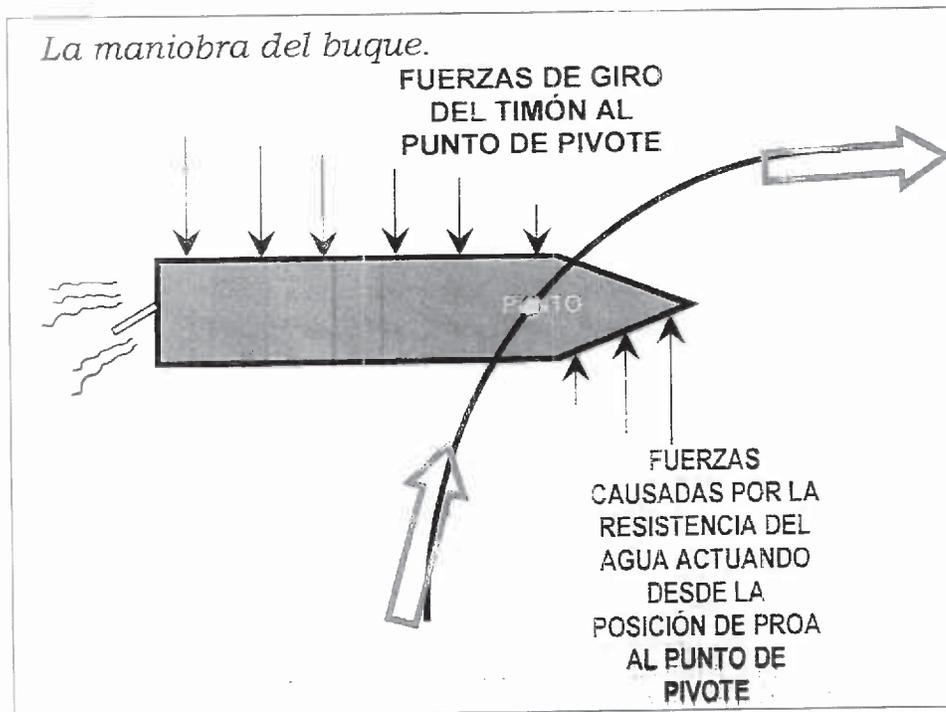
Sobre este punto, obsérvese que la motonave "UBC TILBURY" se encontraba sufriendo variedad en su rumbo, lo que hacía que la fuerza y presión del río no fuera recibida directamente en un punto único y determinado del casco del buque, sino, en todas las partes de él, lo que hizo que su rumbo se perdiera y posteriormente encallara.

Lo expuesto con antelación se encuentra técnicamente probado al interior de la presente investigación, especialmente en lo contenido en el Dictamen Pericial presentado por el Perito Naval Samuel Orozco Fuentes, el que sobre este punto el Despacho encuentra asidero.

Para tales efectos, el dictamen pericial aduce lo siguiente:

"(...) Cuando el buque se mueve hacia delante -tal como se muestra en el caso concreto, pues el buque hacía su aproximación al canal de acceso del río magdalena- y girando al mismo tiempo -situación que se registra existente, debido a los seis (6) cambios de rumbo del buque- las fuerzas sobre el casco afectan cualquiera de los lados del punto de pivote (...). Las fuerzas combinadas de resistencia del agua a proa del punto de pivote -las que en el presente caso eran atípicas, de acuerdo a las condiciones meteorológicas-, y las fuerzas opuestas al giro del timón, a popa del punto de pivote, hacen que se origine un efecto de par". (Dictamen Pericial, Samuel Orozco Fuentes, Folio 271)

En aras de mayor entendimiento en lo concerniente a lo antes citado, este Despacho se permite citar la figura descrita por el Perito Naval Samuel Orozco Fuentes, en el Dictamen Pericial correspondiente, en la que se ilustra cómo afectan las fuerzas combinadas de giro del timón y las de resistencia del agua, así:



Fuente: Dictamen Pericial - Perito Naval Samuel Orozco Fuentes - Siniestro Marítimo de Encallamiento de la Motonave "UBC TILBURY" - Folio 270

Es claro e inequívoco para este Despacho, que se estaba sometiendo la nave "UBC TILBURY" a rumbos variables, pero -en todo caso- improcedentes e inadecuados, sugeridos por el Piloto Práctico Carlos Salgado, muy a pesar de que conocía las condiciones meteorológicas de la zona donde habitualmente ejecuta sus funciones legales y operacionales.

Sugerir y permitir que los rumbos de la nave "UBC TILBURY", cambiaran de manera tan rápida y a rumbos diversos por fuera de la enfilación por la cual debía transcurrir el buque, significó exponer el rumbo del mismo, el que -en gran medida- debía ser de especial cuidado tanto para el Piloto de nave como para su Capitán, en tanto cuanto se dirá, el río Magdalena y, con él, las condiciones que le guardaban acompañamiento, se mostraban complejas e históricas en rangos de medición. Cuidado éste, que el Despacho echó de menos al interior de la actuación.

El Piloto Práctico Carlos Salgado, no solo conocía el riesgo del siniestro marítimo, al sugerir y permitir que los rumbos de la nave "UBC TILBURY" cambiaran de manera tan rápida y a rumbos diversos por fuera de la enfilación por la cual debía transcurrir el buque, sino que, además, incidió potencialmente en su creación y posterior consumación, al permitir que la nave que asistía, asesoraba y a la que se prestaba el servicio público de practica, procediera a efectuar una maniobra riesgosa, a sabiendas de las condiciones meteorológicas que yacían en

todo el territorio nacional, especialmente afectadas en la zona donde éste figura ser un experto.

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)

El segundo aspecto que toma este Despacho a su consideración, se encuentra relacionado con las condiciones meteorológicas registradas durante la ocurrencia del siniestro marítimo. Sobre este punto, es de especial importancia traer a colación el dictamen pericial allegado a la investigación, el que, en lo que respecta al Río Magdalena, sostiene lo siguiente:

"(...) Es un río que arrastra enormes cantidades de sedimentación que por efectos de la erosión aguas arriba, que al sedimentarse afecta el comportamiento de su cauce y afecta la profundidad de los canales de navegación en su parte baja.

Normalmente su corriente es de máximo cuatro nudos, pero debido al exceso de lluvias durante el año 2010, llegó a cinco y seis nudos por el gran aumento de su causal". (Dictamen Pericial, Samuel Orozco Fuentes, Folio 262)

Las condiciones meteorológicas a la fecha de ocurrencia de los hechos, además de considerarse especialmente complejas, significaron el resultado de la presencia del Fenómeno de la Niña registrado en todo el País en el año 2010, de acuerdo a los registros emitidos por el IDEAM, los que -a grosso modo- indicaron que "los primeros quince días del mes de noviembre llovió más de lo que llueve en todo el mes. El nivel superó todos los registros históricos de precipitaciones para el mes de noviembre".

El Fenómeno de la Niña en Colombia para el año 2010 y, consigo, el estado de emergencia económica, social y ecológica que registraba el País al respecto, era una situación nacional de

público conocimiento por parte de la población en general. Tanto fue así que el Presidente de la República a través del Decreto No. 4580 de 2010, declaró el estado de emergencia económica, social y ecológica por razón de grave calamidad pública", dejando de presente que:

"(...) La formación de este fenómeno natural había tomado partido en el clima nacional desde el mes de junio de 2010 y se agudizó -en gran medida- en el mes de noviembre del mismo año, debido a que la lluvia ya había superado los niveles históricos desde el segundo semestre".

Siguiendo esta misma línea, El Presidente de la República expidió el Decreto 4579 de 2010, por medio del cual se declara la situación de desastre nacional en el territorio colombiano. En él se hace énfasis en que *"(...) Como consecuencia de ello, las partes baja y media de los Ríos Cauca y Magdalena, así como algunos de sus afluentes, han presentado niveles nunca antes registrados en la historia de la hidrología colombiana".*

Las anteriores consideraciones de orden legal y ambiental, resultan ser para este Despacho de especial relevancia, toda vez que dan cuenta que, a pesar de la presencia infortunada del Fenómeno de la Niña en Colombia para el año 2010, la situación de su formación y permanencia durante el segundo semestre del año en mención, eran públicamente conocidas por la sociedad en general, máxime cuando las consecuencias de su acaecimiento, estaban siendo lamentadas por ella misma, lo que exigía de manera obligatoria, la creación e implementación consecuente de medidas preventivas y de necesaria acción, para enfrentar tal fenómeno y reducir los daños que su fuerza natural materializaría.

Desde luego que la presencia del Fenómeno de la Niña registrada en todo el País en el año 2010, afectó de manera directa las condiciones meteorológicas y de corrientes a lo largo del Río Magdalena y, con él, su canal de acceso. Es claro para este Despacho que el diagnóstico, las razones que motivaron su formación y las medidas que ejerció el Estado para contrarrestar su existencia, eran plenamente conocidas por el Piloto Práctico Carlos Salgado, más aun cuando es precisamente él -desde la esterilidad hasta la fecundación de su función- la persona experta en el conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas de la jurisdicción marítima o fluvial específica a su cargo.

En ese sentido, con mucha más razón y especial cautela sobre el particular, el Piloto Práctico debió, en pleno uso de sus funciones legales prescritas por el orden jurídico, ejercer una diligencia preventiva, debida, de extremo cuidado y significativamente razonable, a fin de lograr que la motonave "UBC TILBURY" lograra su feliz arribo a puerto.

Es que los Decretos No. 4579 y 4580 de 2010 emitidos por el Presidente de la República, como consecuencia del Fenómeno de la Niña en el País, fueron expedidos el día 07 de diciembre de 2010, justamente advirtiendo la presencia, desarrollo y estragos del fenómeno natural, con el objeto de que la población en general tuviese auténtico conocimiento de la calamidad acaecida y tomara, de manera urgente e inmediata, las medidas preventivas y -en todo caso- necesarias para enfrentar la calamidad y ejercer acciones tendientes a evitar daños y minimizar sus consecuencias. Actos que este fallador no observó ejecutados por parte del Piloto Práctico.

528

Esta instancia judicial precisa que el hecho generador del siniestro marítimo, no encontró su fuente en la fuerza mayor, producto de las condiciones meteorológicas y de corrientes del Río Magdalena. Sobre la casusa del siniestro marítimo, este Despacho manifiesta total desacuerdo y estima apartarse de los argumentos expuestos por parte de los apoderados de los sujetos procesales de la actuación, tal como pasará a resolverse, y, en cambio, expone que el factor principal de la ocurrencia obedeció a la conducta del Piloto Práctico, la que fundada en su inadecuada asesoría en cuanto a las sugerencias impartidas en lo concerniente a los rumbos de la motonave durante su aproximación al canal de acceso del río magdalena, así como su falta de cuidado y la ausencia de prevención exigida por la Ley en su cuestionable conducta, no ejecutó acto alguno para evitar la consumación del siniestro marítimo puesto hoy en estudio y, a contrario sensu, su actuar constituyó un innegable riesgo a la seguridad marítima.

Teniendo como fundamento lo establecido con antelación, la ocurrencia del siniestro marítimo de "Encallamiento" de la Motonave "UBC TILBURY" de bandera Chipre, identificada con el Número OMI 9416721, tuvo mucho que ver con la actitud del Piloto Práctico, pero su alcance fue tan significativo, que trascendió por mucho tal actitud. Fue el resultado de una degradación sistemática de la vigilancia, las prácticas de seguridad marítima y la íntegra falta de prevención de la que nunca se tomó partido.

2.1.2. Respecto a declaratoria de responsabilidad del Piloto Práctico de la Motonave "UBC TILBURY".

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

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

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

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

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

De acuerdo con lo anterior, para que se configure la fuerza mayor o el caso fortuito se debe verificar la concurrencia de dos factores A) que el hecho sea imprevisible, esto es que dentro de las circunstancias normales de la vida, no sea posible contemplar por anticipado su

ocurrencia. B) que el hecho sea irresistible, o sea que el agente no pueda evitar su acaecimiento ni superar sus consecuencias³

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

- El hecho generador del siniestro objeto del asunto sub examine, fue la conducta del Piloto Práctico de la nave "UBC TILBURY". La que fundada en su inadecuada asesoría en cuanto a las sugerencias impartidas en lo concerniente a los rumbos de la motonave durante su aproximación al canal de acceso del río Magdalena, así como su falta de cuidado y -en todo caso- la inequívoca ausencia de prevención exigida por la Ley en su cuestionable conducta, no ejecutó acto alguno para evitar la consumación del siniestro marítimo puesto hoy en estudio y, en cambio, su actuar constituyó un innegable riesgo a la seguridad marítima.
- Los cambios de rumbo registrados durante la maniobra de aproximación al Canal de Barranquilla, sugeridas por el Piloto Práctico CARLOS SALGADO y seguidas por el Capitán JAN SCHUTE, sin mostrar objeción alguna al respecto, generaron consecuentemente que el buque transcurriera hacia la entrada del canal, desplazándose de un punto a otro fuera de la enfilación establecida en la Carta Náutica, haciendo que la fuerza de las corrientes predominantes del Río Magdalena, nutridas de las condiciones propias del Fenómeno de la Niña, afectara directamente la estabilidad en cuanto a rumbo del buque, por cuanto la presión considerable de aquel, era ejercida y recibida por la nave "UBC TILBURY" en todas las partes físico-estructurales de ella, esto es, en todo su casco.
- La causa del siniestro se encontró técnicamente probado al interior de la presente investigación, especialmente en lo contenido en el Dictamen Pericial presentado por el Perito Naval Samuel Orozco Fuentes, el sostiene que:

"(...) Cuando el buque se mueve hacia delante -tal como se muestra en el caso concreto, pues el buque hacía su aproximación al canal de acceso del río Magdalena- y girando al mismo tiempo -situación que se registra existente, debido a los seis (6) cambios de rumbo del buque- las fuerzas sobre el casco afectan cualquiera de los lados del punto de pivote (...). Las fuerzas combinadas de resistencia del agua a proa del punto de pivote -las que en el presente caso eran atípicas, de acuerdo a las condiciones meteorológicas-, y las fuerzas opuestas al giro del timón, a popa del punto de pivote, hacen que se origine un efecto de par". (Dictamen Pericial, Samuel Orozco Fuentes, Folio 271)

- Sugerir y permitir que los rumbos de la nave "UBC TILBURY", cambiaran de manera tan rápida y a rumbos diversos por fuera de la enfilación por la cual debía transcurrir el buque, significó exponer el rumbo del mismo, el que -en gran medida- debía ser de especial cuidado tanto para el Piloto de nave como para su Capitán, en tanto cuanto se dirá, el río Magdalena y, con él, las condiciones que le guardaban acompañamiento, se mostraban complejas e históricas en rangos de medición. Cuidado éste, que el Despacho echó de menos al interior de la actuación.

³ Código Civil Anotado, editorial LEYER - Decimoprimer edición, página 50-51.

199

- Las condiciones meteorológicas a la fecha de ocurrencia de los hechos, además de considerarse especialmente complejas, significaron el resultado de la presencia del Fenómeno de la Niña registrado en todo el País en el año 2010, de acuerdo a los registros emitidos por el IDEAM, los que -a groso modo- indicaron que *"los primeros quince días del mes de noviembre llovió más de lo que llueve en todo el mes. El nivel superó todos los registros históricos de precipitaciones para el mes de noviembre"*.
- La presencia del Fenómeno de la Niña registrada en todo el País en el año 2010, afectó de manera directa las condiciones meteorológicas y de corrientes a lo largo del Río Magdalena y, con él, su canal de acceso. Es claro para este Despacho que el diagnóstico, las razones que motivaron su formación y las medidas que ejerció el Estado para contrarrestar su existencia, eran plenamente conocidas por el Piloto Práctico Carlos Salgado, más aun cuando es precisamente él -desde la esterilidad hasta la fecundación de su función- la persona experta en el conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas de la jurisdicción marítima o fluvial específica a su cargo. En ese sentido, con mucha más razón y especial cautela sobre el particular, el Piloto Práctico debió, en pleno uso de sus funciones legales prescritas por el orden jurídico, ejercer una diligencia preventiva, debida, de extremo cuidado y significativamente razonable, a fin de lograr que la motonave "UBC TILBURY" lograra su feliz arribo a puerto.
- Por último, el hecho generador del siniestro marítimo, no encontró su fuente en la fuerza mayor, producto de las condiciones meteorológicas y de corrientes del Río Magdalena. El factor principal de la ocurrencia obedeció a la conducta del Piloto Práctico, la que fundada en su inadecuada asesoría en cuanto a las sugerencias impartidas en lo concerniente a los rumbos de la motonave durante su aproximación al canal de acceso del río Magdalena, así como su falta de cuidado y la ausencia de prevención exigida por la Ley en su cuestionable conducta, no ejecutó acto alguno para evitar la consumación del siniestro marítimo puesto hoy en estudio y, a contrario sensu, su actuar constituyó un innegable riesgo a la seguridad marítima.

En este orden de ideas, es claro para este despacho que no se configuró ninguno de los elementos para la exoneración de responsabilidad civil extracontractual, razón por la cual este fallador declarará la responsabilidad por la ocurrencia del siniestro marítimo de "Encallamiento" al Piloto Práctico de la motonave "UBC TILBURY", Señor Carlos Salgado.

2.1.3. Respecto a los argumentos expuestos en el Recurso de Apelación presentado por el Apoderado del Piloto Práctico de la motonave "UBC TILBURY".

En lo relativo a este aspecto, esto es, del escrito de Apelación presentado de forma directa por parte del Abogado Fabián Alcides Ramos Zambrano, apoderado especial del Señor Carlos Salgado, Piloto Práctico de la Motonave "UBC TILBURY", este Despacho se permite extraer los siguientes apartes, a fin de pronunciarse de manera especial respecto a ellos, así:

- *"Del fenómeno de la niña como una evidente causal de fuerza mayor (...). Violación sustantiva por inaplicación del Decreto 4580 del 07 de diciembre de 2010, el que sostiene que "el fenómeno de la niña desatado en todo el país, constituye un desastre natural de*

dimensiones extraordinarias e imprevisibles, el cual se agudizó de forma inusitada e irresistible en el mes de noviembre de 2010".

En lo concerniente a este argumento, tal como se consideró en líneas anteriores, este Despacho admite que la presencia del Fenómeno de la Niña registrada en todo el País en el año 2010, afectó de manera directa las condiciones meteorológicas y de corrientes a lo largo del Río Magdalena. Es claro, también, que el diagnóstico, las razones que motivaron su formación y las medidas que ejerció el Estado para contrarrestar su existencia, eran plenamente conocidas por el Piloto Práctico Carlos Salgado, más aun cuando es precisamente él la persona experta en el conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas de la jurisdicción marítima o fluvial específica a su cargo.

El Fenómeno de la Niña en Colombia para el año 2010 y, consigo, el estado de emergencia económica, social y ecológica que registraba el País al respecto, era una situación nacional de público conocimiento por parte de la población en general. Tanto fue así que el Presidente de la República a través del Decreto No. 4580 de 2010 –disposición alegada por el Apoderado en su escrito de apelación–, declaró el estado de emergencia económica, social y ecológica por razón de grave calamidad pública", dejando de presente que:

"(...) La formación de este fenómeno natural había tomado partido en el clima nacional desde el mes de junio de 2010 y se agudizó –en gran medida– en el mes de noviembre del mismo año, debido a que la lluvia ya había superado los niveles históricos desde el segundo semestre".

Además de ello, se expidió el Decreto 4579 de 2010, por medio del cual se declara la situación de desastre nacional en el territorio colombiano. En él se hace énfasis en que "(...) Como consecuencia de ello, las partes baja y media de los Ríos Cauca y Magdalena, así como algunos de sus afluentes, han presentado niveles nunca antes registrados en la historia de la hidrología colombiana".

Si bien el Fenómeno de la Niña tomaba especial partido en el territorio nacional durante la época de los hechos del siniestro marítimo, no puede ello ser –per se– argumento jurídico para suponer la exoneración de responsabilidad del Piloto Práctico, pues tal como fue expuesto, el Decreto 4580 de 2010, así como las demás disposiciones normativas concordantes, fueron expedidas justamente advirtiendo la presencia, desarrollo y estragos del fenómeno natural, con el objeto de que se tuviese auténtico conocimiento de la calamidad acaecida y se tomaran, de manera urgente e inmediata, las medidas preventivas y –en todo caso– necesarias para enfrentar la calamidad y ejercer acciones tendientes a evitar daños y minimizar sus consecuencias.

En ese sentido, con mucha más razón y especial cautela sobre el particular, el Piloto Práctico debió, en pleno uso de sus funciones legales prescritas por el orden jurídico, ejercer una diligencia preventiva, debida, de extremo cuidado y significativamente razonable, a fin de lograr que la motonave "UBC TILBURY" lograra su feliz arribo a puerto.

Tal como fue debidamente motivado en párrafos anteriores, el hecho generador del siniestro marítimo no encontró su fuente en la fuerza mayor. El factor principal de la ocurrencia obedeció a la conducta del Piloto Práctico, la que fundada en su inadecuada asesoría en cuanto a las sugerencias impartidas en lo concerniente a los rumbos de la motonave durante

600

su aproximación al canal de acceso del río Magdalena, así como su falta de cuidado y la ausencia de prevención exigida por la Ley en su cuestionable conducta, no ejecutó acto alguno para evitar la consumación del siniestro marítimo puesto hoy en estudio y, a contrario sensu, su actuar constituyó un innegable riesgo a la seguridad marítima. Razón por la cual el argumento objeto de este pronunciamiento, no prospera.

- *“El fallo no tiene en cuenta la extensión de los bajos y el corte que éstos hacen sobre la enfilación sugerida para la fecha de los hechos. Ni la inexistencia de los planos batimétricos que debía tener actualizado Cormagdalena”.*

En lo respecta a este argumento, el Despacho considera pertinente precisar que la vigencia de la Carta Náutica COL 253 del Río Magdalena, instrumento aplicable para la fecha de ocurrencia del siniestro marítimo, se encontraba suspendida. La suspensión fue realizada a través de la Resolución No. 271 del 8 de julio de 2010.

No obstante, dicha suspensión fue posteriormente levantada por medio de la Resolución No. 0010 del 1 de diciembre de 2011, por la cual se emitió a la comunidad marítima nacional e internacional unas Cartas Náuticas oficiales elaboradas por la Dirección General Marítima, entre las cuales se encontraba la Carta Náutica COL 523 del Río Magdalena (Bocas de ceniza – Puente Laureano Gómez). Dicha resolución fue publicada en el Diario Oficial número 48.314 del 16 de enero de 2012.

Así las cosas, si bien es cierto que la Carta Náutica COL 253 del Río Magdalena durante la fecha de los hechos del siniestro marítimo de encallamiento se encontraba suspendida por la Resolución No. 271 del 8 de julio de 2010, no puede este Despacho considerar la exoneración de responsabilidad del Piloto Práctico, toda vez que, a pesar de la suspensión de la Carta, el Piloto Práctico debió haber tenido en consideración especial, las precauciones contenidas en la Carta Náutica COL 253 del Río Magdalena, las que –en toda medida– seguían estando vigentes.

Para tales efectos, este Fallador conviene traer a colación las precauciones establecidas de manera expresa dentro del contenido de la Carta Náutica COL 253 del Río Magdalena, las que se citan así:

“Precauciones de la Carta Náutica COL 253 Río Magdalena

- *Una profundidad de 9 metros de existencia dudosa, fue reportada en 1973 con posición 11° 7' 21" N y 74° 53' 20" W, 1973.*
- *Se advierte a los navegantes que el servicio de piloto práctico es obligatorio para todas las naves que arriben o zarpen del puerto de Barranquilla.*
- *Un extenso bajo denominado La Barra, ubicado a medio milla del norte del tajamar oriental, puede aparecer o desaparecer total o parcialmente. Estas profundidades están sujetas a cambios debido a la dinámica de la zona, caudal del río, corrientes y época del año.*
- *Debido a la dinámica del sector, la ribera del río presenta cambios continuos así: Erosión entre la boya No. 21 y el dique direccional. Sedimentación entre el caño arriba y colterminales.*

- *El rango de la marea es de aproximadamente 0.3 metros y es muy irregular. El máximo calado permitido en el puerto de barranquilla, es de 9.14 metros (30 pies).*
- *Cuando el nivel del río es alto (época de lluvias) generalmente de julio a noviembre, se observan corrientes muy fuertes y objetos flotantes como troncos.*
- *En épocas de viento, generalmente entre diciembre de mayo, se observan los alisios del norte soplando con una intensidad promedio entre los 10 y 15 nudos, la cual se ve reforzada en las tardes por acción de las brisa marina. La intensidad de estos vientos puede alcanzar los 25 nudos. Durante la mañana los vientos se comportan débiles.*
- *La batimetría es muy variable desde Bocas de Ceniza hasta el Puente Pumarejo debido a la hidrodinámica del sector". (Carta Náutica COL 253 del Río Magdalena, Precauciones).*

Además de ello, el Piloto Práctico debió haber utilizado la Carta Náutica 612 de Aproximación a Barranquilla, la que se encontraba plenamente vigente durante el mes de noviembre de 2010, aplicable especialmente para el tránsito al entrar y salir por el canal navegable del Puerto de Barranquilla.

La Carta Náutica 612 de Aproximación a Barranquilla, al igual que la COL 253 del Río Magdalena, establecía textualmente las siguientes precauciones y ayudas a la navegación:

- *"Debido a la erosión y sedimentación, se presentan cambios significativos en la línea de costa, desde Puerto Mocho hasta Puerto Morro Hermoso.*
- *Un extenso bajo denominado La Barra, ubicado a media milla al norte del tajamar oriental; puede aparecer y desaparecer total o parcialmente. Estas profundidades están sujetas a cambios debidos a la dinámica de la zona, caudal del río, corriente y época del año". (Carta Náutica 612 de Aproximación a Barranquilla, Precauciones).*

En lo relativo a las ayudas a la navegación, se prevén las siguientes:

- *Derrotero de las costas y áreas insulares de Colombia publicado por el Servicio Hidrográfico Nacional.*
- *Avisos a los navegantes.*
- *Faros de recalada, boyas o ayudas flotantes, cono de aproximación, enfilaciones y balizas.*
- *Comunicación con la Estación de Control de Tráfico Marítimo del Puerto.*
- *Planos batimétricos diarios elaborados por la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena - CORMAGDALENA, en conjunto con la Universidad del Norte, respecto a la profundidad del Río Magdalena en el canal navegable.*
- *Elementos propios del buque, tales como ecosonda, radar de navegación, sistema de identificación automática (AIS) y demás instrumentos.*

Teniendo como fundamento lo mencionado con antelación, es procedente concluir que, a pesar de la suspensión de la Carta Náutica COL 253 del Río Magdalena, no es próspero el

argumento defendido por el Apoderado del Piloto Práctico, por cuanto la Carta Náutica no era la única ayuda a la navegación que debió haber utilizado el Piloto para su aproximación y entrada al canal de acceso del río Magdalena. La realización diligente y razonable de la maniobra que él estaba asesorando, debió estructurarse sobre la base, además, de otros instrumentos, tales como las precauciones y notas de la Carta Náutica COL 253 del Río Magdalena, así como el contenido de la Carta Náutica 612 de Aproximación a Barranquilla, sus precauciones y demás ayudas a la navegación.

Lo anterior es asistido, de conformidad con la regla veinte (20) del Capítulo V del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 y el Protocolo de 1978, aprobado mediante la Ley 8ª de 1980, la que prescribe que a bordo de los buques se debe llevar debidamente actualizadas las Cartas Náuticas, derroteros, libros de faros, avisos a los navegantes, tablas de marea y cualquier otra publicación náutica necesaria para el viaje proyectado.

- Manifiesta el apoderado que: *"el fallo no es capaz de traducir una de sus etéreas afirmaciones en un hecho concreto, en el que se diga, que por evadir los bajos y cambiar de rumbo de la enfilación, se generó el siniestro, no hay una sola acción concreta que sustentada cabalmente desde lo técnico pueda hacer inferir que el practico es responsable del siniestro."*

En lo relativo a este argumento, este Despacho reitera la declaración de responsabilidad civil del Piloto Práctico de la motonave "UBC TILBURY", y las razones que motivaron tal declaratoria, de acuerdo a las consideraciones expuestas por este Operador.

Se reafirma que el hecho generador del siniestro objeto del asunto sub examine, fue la conducta del Piloto Práctico de la nave "UBC TILBURY". La que fundada en su inadecuada asesoría en cuanto a las sugerencias impartidas en lo concerniente a los rumbos de la motonave durante su aproximación al canal de acceso del río Magdalena, así como su falta de cuidado y -en todo caso- la inequívoca ausencia de prevención exigida por la Ley en su cuestionable conducta, no ejecutó acto alguno para evitar la consumación del siniestro marítimo puesto hoy en estudio y, en cambio, su actuar constituyó un innegable riesgo a la seguridad marítima.

Centralmente, los cambios de rumbo registrados durante la maniobra de aproximación al Canal de Barranquilla, sugeridas por el Piloto Práctico CARLOS SALGADO y seguidas por el Capitán JAN SCHUTE, sin mostrar objeción alguna al respecto, generaron consecuentemente que el buque transcurriera hacia la entrada del canal, desplazándose de un punto a otro fuera de la enfilación establecida en la Carta Náutica, haciendo que la fuerza de las corrientes predominantes del Río Magdalena, nutridas de las condiciones propias del Fenómeno de la Niña, afectara directamente la estabilidad en cuanto a rumbo del buque, por cuanto la presión considerable de aquel, era ejercida y recibida por la nave "UBC TILBURY" en todas las partes físico-estructurales de ella, esto es, en todo su casco.

Esta causa se encontró técnicamente probado al interior de la presente investigación, especialmente en lo contenido en el Dictamen Pericial presentado por el Perito Naval Samuel Orozco Fuentes, el sostiene que:

"(...) Cuando el buque se mueve hacia delante -tal como se muestra en el caso concreto, pues el buque hacía su aproximación al canal de acceso del río Magdalena- y girando al mismo tiempo -situación que se registra existente, debido a los seis (6) cambios de rumbo del buque- las fuerzas sobre el casco afectan cualquiera de los lados del punto de pivote (...). Las fuerzas combinadas de resistencia del agua a proa del punto de pivote -las que en el presente caso eran atípicas, de acuerdo a las condiciones meteorológicas-, y las fuerzas opuestas al giro del timón, a popa del punto de pivote, hacen que se origine un efecto de par". (Dictamen Pericial, Samuel Orozco Fuentes, Folio 271)

Así las cosas, haber sugerido y permitido que los rumbos de la nave "UBC TILBURY", cambiaran de manera tan rápida y a rumbos diversos por fuera de la enfilación por la cual debía transcurrir el buque, significó exponer el rumbo del mismo, el que -en gran medida- debía ser de especial cuidado tanto para el Piloto de nave como para su Capitán, en tanto cuanto se dirá, el río Magdalena y, con él, las condiciones que le guardaban acompañamiento, se mostraban complejas e históricas en rangos de medición. Cuidado éste, que el Despacho echó de menos al interior de la actuación.

Por último, en lo que concierne a los encallamientos que la defensa del Piloto Práctico alega como novedades presentadas en el mismo sector durante la fecha del Siniestro Marítimo, no puede este Despacho fundamentar su decisión en consideraciones de otro asunto, aun cuando hayan tenido lugar dentro de la misma jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla. Sobre el particular, es importante dejar de presente que cada caso es fáctica y jurídicamente diferente. Las condiciones de modo, tiempo y lugar que hicieron formar su escenario, deben ser valoradas de manera especial y concreta, con elementos materiales probatorios diversos e independiente, de acuerdo a las disposiciones legales y reglamentarias vigentes para el efecto.

- *La falta de proporcionalidad y/o gradualidad de la sanción impuesta. (...) En este caso, no se entiende ni se podrá entender cómo, tratándose de un piloto práctico sobre el que no pesa ninguna sanción previa, ni por investigación por violación a normas de marina mercante, ni mucho menos por siniestro marítimo, y siendo un siniestro que no generó consecuencia ni daño alguno, como así mismo lo reconoce el fallo, se proceda a prescindir de la amonestación, e incluso de la multa, y se procesa a manchar su hoja de vida suspendiéndole lo máspreciado para un piloto, que es su licencia.*

Finalmente, esta Instancia encuentra que el Capitán de Puerto de Barranquilla, mediante providencia expedida el día 30 de septiembre de 2015, resuelve revocar la sanción impuesta al Piloto Práctico Carlos Salgado, así como la imposición de la sanción correspondiente a la violación a las normas de marina mercante. Al respecto aduce:

"(...) REVOCAR el artículo 3° de la Sentencia No. 0055 CP03-ASJUR del 30 de septiembre de 2013, proferida dentro de la investigación No. 13012010006, iniciada con ocasión de Varadura de la MN UBC TILBURY de Bandera Chipre, iniciada en la Capitanía de Puerto de Barranquilla, el día 19 de octubre de 2010". (Providencia del 30 de septiembre de 2018, Capitanía de Puerto de Barranquilla, Área Jurídica).

De acuerdo a lo anterior y, teniendo en cuenta los antecedentes relacionados con la conducta del señor Carlos Salgado al interior del desarrollo de sus funciones como Piloto Práctico, así

602

como, observadas las razones tenidas en cuenta por el a quo en lo relacionado con el cargo de imputación a las normas de marina mercante, este Despacho procederá a modificar el artículo 1 de la providencia emitida el día 30 de septiembre de 2015, en el sentido de revocar la declaración de responsabilidad por violación a las normas de marina mercante, así como las sanciones impuestas producto de dicha declaratoria, haciendo especial precisión en los siguientes aspectos a saber:

- El número de la sentencia de primera instancia es la 0057 CP03-ASJUR del 30 de septiembre de 2013, y no la referida bajo la numeración 0055 CP03-ASJUR del 30 de septiembre de 2013.
- 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 30 de septiembre de 2015, por parte del Capitán de Puerto de Barranquilla.
- Por último, encuentra este Despacho que el fallador de primera instancia olvidó revocar consecuentemente el artículo 2° de la Sentencia 0057 CP03-ASJUR del 30 de septiembre de 2013, por cuanto los argumentos establecidos en ella estaban directamente encaminados a revocar el cargo por violación a las normas de marina mercante. Tanto es así, que el Capitán de Puerto de Barranquilla determinó en su providencia lo siguiente:

"Toda vez que no existe un cargo de imputación en cuanto a la violación a las normas de marina mercante expresas por la Ley, éste despacho considera que se debe revocar el fallo en tal sentido".

Sin embargo, procedió únicamente a revocar el artículo 3° de la decisión de primera instancia, el que se deriva de la declaración de responsabilidad por violación a las normas de marina mercante, dejando aun con efectos el artículo 2°, el que en su contenido comporta la declaración de responsabilidad propiamente dicha.

Vistas así las cosas, esta Instancia modificará el artículo 1 de la decisión emitida el día 30 de septiembre de 2015 por parte del Capitán de Puerto de Barranquilla, en el sentido de revocar la declaratoria de responsabilidad por violación a normas de marina mercante, así como también, dejar sin efectos las sanciones impuestas como consecuencia de ello.

2.2. De la conducta y responsabilidad del Capitán de la Motonave "UBC TILBURY".

Con el fin de establecer el grado de incidencia por parte del señor JAN SCHUTTE, Capitán de la nave "UBC TILBURY" en el siniestro marítimo bajo estudio, el Despacho procederá a realizar un análisis de su conducta para posteriormente, con fundamento en la normatividad vigente aplicable a la condición que ostenta, llegar a una conclusión sobre su responsabilidad.

En cuanto a la ocurrencia de los hechos constitutivos del siniestro marítimo, el Capitán de la Nave "UBC TILBURY", expresó lo siguiente:

"El buque viajaba de santa marta a barranquilla. Al zarpar de barranquilla se probó todo el equipo del buque y se encontró en buen estado. Después de zarpar de Santa Marta hicimos contacto dos horas antes de llegar a la Estación del Práctico. Control de Tráfico Barranquilla, nos dijo que fuéramos a un punto específico antes de dirigirnos hacia el sur a la estación de práctico.

*(...) Se inicia con un **Rumbo aproximado de 140**. (...) El práctico ordenó toda marcha avante y cambiar **Rumbo 120**. Observé que este rumbo nos haría pasar muy cerca de un bajo con profundidades entre 7 y 4 metros. Le pregunté que si éste rumbo era correcto. Nos pidió cambiar de **Rumbo a 140**. Poco después, ordenó cambiar **Rumbo a 110**. Estando gobernando a 110, le pregunté qué era esa luz brillante amarilla y que si ésta se mantendría por nuestro costado de babor mientras entrábamos al río. (...) Un poco después el práctico **mandó 3° a estribor y enseguida después 5° a estribor**, pero de repente, la corriente empujó nuestra proa a babor aun estando con el timón a estribor y la máquina toda avante (...)"*. (Declaración Pública rendida en Primera Audiencia, surtida el día 16 de octubre de 2010)

En lo que respecta a las condiciones meteorológicas, de viento, corriente y oleaje al momento del encallamiento, el Capitán de la Nave sostuvo:

"Había muy buena visibilidad, vientos variables y ligeros, un ligero mar de fondo con olas del norte que sólo nos afectaron mientras el practico abordara y fue por eso que tuvimos que cambiar de rumbo para que el práctico pudiera abordar".

Posteriormente, en lo referente a la pregunta sobre quién considera responsable del siniestro marítimo de encallamiento, el Señor JAN SCHUTTE, manifestó:

"La responsabilidad es del piloto práctico porque me dio malos consejos. Es el contratado para suministrar la información local de la entrada al río y del río".

Esta manifestación fue posteriormente reafirmada por parte del Capitán de la Nave, al presentar documento referenciado con el asunto "Carta de Protesta para el Capitán de Puerto contra el Práctico". En el documento referenciado el Capitán expone lo siguiente:

"(...) Él -haciendo referencia al Piloto Práctico-, que como experto, conoce el estado local de la corriente, cambió el rumbo con fuerza insuficiente, de manera que la corriente muy fuerte de 6-7 nudos, pegó en la amura y la proa cayó repentinamente a babor.

La máquina había estado toda avante y el timón todo a estribor, pero esa maniobra con el timón se llevó a cabo demasiado tarde.

Al contratar el práctico contraté a alguien que tuviera conocimiento local para que suministrara los consejos necesarios para entrar de manera segura al río magdalena. Su consejo fue demasiado tarde, solo después de que la proa ya estaba cambiando de dirección de manera muy rápida (...)". (Carta de Protesta para el Capitán de Puerto contra el Práctico, Folios 51 y 52)

Por último, es relevante traer a consideración lo expuesto en el Informe Pericial rendido por el Señor SAMUEL OROZCO FUENTES, Capitán de Altura Perito Naval Clase A, tal como figura en los folios desde el número 260 hasta el 278 del expediente objeto de la referencia, en el que se relaciona lo próximo:

"14. Conducta del Capitán:

14.1. El Capitán del buque permitió que al término de las operaciones de descargue en el puerto anterior, Santa Marta, el charteador le dejara su buque en calados iguales para poder entrar con el calado recomendado para el puerto de Barranquilla, sin tener en cuenta que esto le representaría una disminución considerable en la maniobrabilidad de su buque, que iba a entrar a un Río caudaloso como lo es el Magdalena.

14.2. Durante sus declaraciones hizo gala de conocimientos de náutica que de haberlos utilizado el día del accidente, nada hubiera pasado. Se limitó a criticar al piloto pero él no aportó nada a que su buque navegara de forma segura, como por ejemplo, usando su radar para hacer indexación paralela".

Teniendo en cuenta lo anterior, se debe partir de la base que el Capitán manifestó en el desarrollo de su declaración, que no era la primera vez que ingresaba al puerto de Barranquilla, sin haber registrado, hasta entonces, novedad de siniestro alguna, lo que ello permite significar a este Despacho, que el mismo ostentaba experiencia en cuanto a la aproximación e ingreso al canal navegable de barranquilla.

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

De igual forma el Decreto 1597 de 1988⁴ en su artículo 40 dispone lo siguiente:

"ARTICULO 40. Son funciones y obligaciones del Capitán:

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

⁴ Decreto 1597 "Por el cual se reglamenta la Ley 35 de 1981 y parcialmente el Decreto Ley 2324 de 1984."

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 fue considerado en cuanto a la responsabilidad del Piloto Práctico, sostiene que la causa central del siniestro marítimo encontró su razón los cambios de rumbo registrados durante la maniobra de aproximación al Canal de Barranquilla, sugeridas por el Piloto Práctico CARLOS SALGADO y seguidas por el Capitán JAN SCHUTE, sin mostrar objeción alguna al respecto. Éstos cambios generaron consecuentemente que el buque transcurriera hacia la entrada del canal, desplazándose de un punto a otro fuera de la enfilación establecida en la Carta Náutica, haciendo que la fuerza de las corrientes predominantes del Río Magdalena, nutridas de las condiciones propias del Fenómeno de la Niña, afectaran directamente la estabilidad en lo que respecta al rumbo del buque, por cuanto la presión considerable de aquel, era ejercida y recibida por la nave "UBC TILBURY" en todas las partes físico-estructurales de ella, esto es, en todo su casco.

Esta causa, además de encontrarse técnicamente demostrada al interior de la investigación, especialmente en el contenido del Dictamen Pericial allegado, fue expresamente descrita por parte del Capitán de la Nave en su escrito de "*Carta de Protesta para el Capitán de Puerto contra el Práctico*", al disponer que "(...) Él -haciendo referencia al Piloto Práctico-, que como experto, conoce el estado local de la corriente, cambió el rumbo con fuerza insuficiente, de manera que la corriente muy fuerte de 6-7 nudos, pegó en la amura y la proa cayó repentinamente a babor". (Cursiva y subrayado fuera del texto original)

Así las cosas, este Despacho encuentra que, a pesar que el encallamiento ocurrió siendo incidental la conducta del Piloto Práctico, es claro e inequívoco que el actuar del Capitán de la Nave JAN SCHUTE, también determinó en su existencia, al permitir que la motonave "UBC TILBURY" cambiara de rumbos durante su aproximación al canal de acceso del río magdalena, aceptando que la misma fuera sometida a rumbos constantemente variables e inadecuados, frente a la existencia de un peligro emanado directamente de las condiciones meteorológicas que afectaban al País, durante la época de los hechos discurridos, sin efectuar objeción alguna respecto a dicha maniobra.

La responsabilidad del Capitán de la Nave "UBC TILBURY" encuentra fundamento principal en un acto de permisión del cual él fue titular, sin haberse mostrado inconforme 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 JAN SCHUTE, en su condición de Capitán de la motonave "UBC TILBURY" 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, cambiara de rumbos durante su aproximación al canal de acceso del río magdalena, aceptando que la misma fuera sometida a rumbos constantemente variables e inadecuados,

máxime cuando para la fecha de los hechos se estaban presentando fuertes corrientes que ponían en riesgo la seguridad de la navegación, denotando así una confianza excesiva por parte del Capitán de la nave hacia la maniobra a desarrollar junto al Piloto Práctico. Razón por la cual, observa el Despacho la responsabilidad por parte del señor JAN SCHUTE, en el siniestro marítimo de encallamiento.

2.2.1. Respecto a declaratoria de responsabilidad del Capitán de la Motonave "UBC TILBURY".

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

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

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

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

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

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

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

- La causa central del siniestro marítimo encontró su razón los cambios de rumbo registrados durante la maniobra de aproximación al Canal de Barranquilla, sugeridas por el Piloto Práctico CARLOS SALGADO y seguidas por el Capitán JAN SCHUTE, sin mostrar objeción alguna al respecto. Éstos cambios generaron consecencialmente que el buque transcurriera hacia la entrada del canal, desplazándose de un punto a otro fuera de la enfilación establecida en la Carta Náutica, haciendo que la fuerza de las corrientes predominantes del Rio Magdalena, nutridas de las condiciones propias del Fenómeno de la Niña, afectaran directamente la estabilidad en lo que respecta al rumbo del buque, por cuanto la presión considerable de aquel, era ejercida y recibida por la nave "UBC TILBURY" en todas las partes físico-estructurales de ella, esto es, en todo su casco.

- A pesar que el encallamiento ocurrió siendo incidental la conducta del Piloto Práctico, es claro e inequívoco que el actuar del Capitán de la Nave JAN SCHUTE, también determinó en su existencia, al permitir que la motonave "UBC TILBURY", que llevaba al mando y de la cual era responsable por su seguridad en todo momento, cambiara de rumbos durante su aproximación al canal de acceso del río Magdalena, aceptando que la misma fuera sometida a rumbos constantemente variables e inadecuados, frente a la existencia de un peligro emanado directamente de las condiciones meteorológicas que afectaban al País, durante la época de los hechos discurridos, sin efectuar objeción alguna respecto a dicha maniobra.
- La responsabilidad del Capitán de la Nave "UBC TILBURY" encuentra fundamento principal en un acto de permisión del cual él fue titular, sin haberse mostrado inconforme durante la maniobra. Fue solo después de ocurrido el siniestro y durante el desarrollo de la investigación, cuando su actuar cambió de extremo y su conducta vislumbró ser diferente en contra del Piloto Práctico.

En este orden de ideas, es claro para este despacho que no se configuró ninguno de los elementos para la exoneración de responsabilidad civil extracontractual, razón por la cual este fallador declarará, al igual que para el Piloto Práctico, la responsabilidad por la ocurrencia del siniestro marítimo de "Encallamiento", al Capitán de la motonave "UBC TILBURY", Señor JAN SCHUTE.

2.2.2. Respecto a los argumentos expuestos en el Recurso de Reposición y en Subsidio Apelación presentado por el Apoderado del Capitán de la motonave "UBC TILBURY".

En lo relativo a este aspecto, esto es, del escrito de Reposición y en Subsidio Apelación presentado por parte del Abogado Jorge Luis Córdoba Gonzáles, apoderado especial del Capitán y de los Armadores y/o Propietarios de la Motonave "UBC TILBURY", este Despacho se permite resumirlo en los siguientes apartes:

- *"Las consideraciones en las que fundamenta el despacho la sentencia de primera instancia, no demuestran la responsabilidad del capitán de la MN UBC TILBURY (...)"*.

El Capitán de la M/N UBC TILBURY actuó con debida diligencia durante toda la maniobra. (...) está probado que el Capitán, en ejercicio de su autoridad, autonomía y diligencia, utilizó los recursos disponibles para el correcto gobierno de la nave antes y durante la maniobra (...).

En lo que concierne a este argumento, sea lo primero manifestar, tal como fue analizado por este fallador en el estudio de responsabilidad por parte del Capitán de la Nave, que aun cuando el encallamiento ocurrió siendo incidental la conducta del Piloto Práctico, es claro e inequívoco que el actuar del Capitán de la Nave JAN SCHUTE, también determinó en su existencia, al permitir que la motonave "UBC TILBURY", que llevaba su mando, dirección, control y de la cual era responsable por su seguridad en todo momento, cambiara de rumbos durante su aproximación al canal de acceso del río Magdalena, aceptando que la misma fuera sometida a rumbos constantemente variables e inadecuados, frente a la existencia de un peligro emanado directamente de las condiciones meteorológicas que afectaban al País,

durante la época de los hechos discurridos. Todo ello, sin que manifestara objeción o inconformidad alguna respecto a dicha maniobra.

Tal como fue reiterado, su responsabilidad encontró fundamento principal en un acto autentico de permisión del cual él fue protagonista, sin haberse –siquiera– rehusado durante la maniobra de aproximación, razón suficiente para no declarar próspero el argumento de la defensa y proceder a la responsabilidad plenamente demostrada.

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 real y actual a la fecha de los hechos, producto de las fuertes corrientes que ponían en riesgo la seguridad de la 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 Práctico.

- *“Eximentes de responsabilidad. (...) Fuerza Mayor o Caso Fortuito: En el caso que nos concierne, siendo las condiciones del Río Magdalena completamente cambiantes e impredecibles, resulta imposible resistir las condiciones que sorprendieron al Capitán de la Motonave UBC TILBURY, como fue el repentino y anormal aumento de la corriente del Río, así como la existencia de un bajo no señalado en las batimetrías disponibles elaboradas por Cormagdalena, llevándolo a enfrentarse a una situación no prevista por lo que empleó todas las ayudas a la navegación con las que contaba para poder solventar la situación (...).”*

Este Despacho reitera que, si bien el Fenómeno de la Niña tomaba especial partido en el territorio nacional durante la época de los hechos del siniestro marítimo, no puede ello ser –*per se*– argumento jurídico para suponer la exoneración de responsabilidad del Capitán de la Nave, pues tal como fue expuesto al resolver los argumentos del Apoderado del Piloto Practico, el Decreto 4580 de 2010, así como las demás disposiciones normativas concordantes, fueron expedidas justamente advirtiendo la presencia, desarrollo y estragos del fenómeno natural, con el objeto de que se tuviese autentico conocimiento de la calamidad acaecida y se tomaran, de manera urgente e inmediata, las medidas preventivas y –en todo caso– necesarias para enfrentar la calamidad y ejercer acciones tendientes a evitar daños y minimizar sus consecuencias.

En ese sentido, con mucha más razón y especial cautela sobre el particular, el Capitán junto con el Piloto Práctico debieron, en pleno uso de sus funciones legales prescritas por el orden jurídico, ejercer una diligencia preventiva, debida, de extremo cuidado y significativamente razonable, a fin de lograr que la motonave “UBC TILBURY” lograra su feliz arribo a puerto. Razón ésta por la cual no se hace próspero el argumento del Apoderado del Capitán.

- *“Está probado en esta investigación que la edición oficial del CIOH disponible de las cartas náuticas, se encontraban desactualizadas”.*

En lo respecta a este argumento, el Despacho considera pertinente precisar que la vigencia de la Carta Náutica COL 253 del Río Magdalena, instrumento aplicable para la fecha de ocurrencia del siniestro marítimo, se encontraba suspendida. La suspensión fue realizada a través de la Resolución No. 271 del 8 de julio de 2010.

No obstante, dicha suspensión fue posteriormente levantada por medio de la Resolución No. 0010 del 1 de diciembre de 2011, por la cual se emitió a la comunidad marítima nacional e internacional unas Cartas Náuticas oficiales elaboradas por la Dirección General Marítima, entre las cuales se encontraba la Carta Náutica COL 523 del Río Magdalena (Bocas de ceniza - Puente Laureano Gómez). Dicha resolución fue publicada en el Diario Oficial número 48.314 del 16 de enero de 2012.

Así las cosas, si bien es cierto que la Carta Náutica COL 253 del Río Magdalena durante la fecha de los hechos del siniestro marítimo de encallamiento se encontraba suspendida por la Resolución No. 271 del 8 de julio de 2010, no puede este Despacho considerar la exoneración de responsabilidad del Capitán de la Nave, toda vez que, a pesar de la suspensión de la Carta, se debió haber tenido en consideración especial, las precauciones contenidas en la Carta Náutica COL 253 del Río Magdalena, las que -en toda medida- seguían estando vigentes.

Para tales efectos, este Fallador conviene traer a colación las precauciones establecidas de manera expresa dentro del contenido de la Carta Náutica COL 253 del Río Magdalena, las que se citan así:

"Precauciones de la Carta Náutica COL 253 Río Magdalena

- Una profundidad de 9 metros de existencia dudosa, fue reportada en 1973 con posición 11° 7' 21" N y 74° 53' 20" W, 1973.
- Se advierte a los navegantes que el servicio de piloto práctico es obligatorio para todas las naves que arriben o zarpen del puerto de Barranquilla.
- Un extenso bajo denominado La Barra, ubicado a medio milla del norte del tajamar oriental, puede aparecer o desaparecer total o parcialmente. Estas profundidades están sujetas a cambios debido a la dinámica de la zona, caudal del río, corrientes y época del año.
- Debido a la dinámica del sector, la ribera del río presenta cambios continuos así: Erosión entre la boya No. 21 y el dique direccional. Sedimentación entre el caño arriba y colaterales.
- El rango de la marea es de aproximadamente 0.3 metros y es muy irregular. El máximo calado permitido en el puerto de barranquilla, es de 9.14 metros (30 pies).
- Cuando el nivel del río es alto (época de lluvias) generalmente de julio a noviembre, se observan corrientes muy fuertes y objetos flotantes como troncos.
- En épocas de viento, generalmente entre diciembre de mayo, se observan los alisios del norte soplando con una intensidad promedio entre los 10 y 15 nudos, la cual se ve reforzada en las tardes por acción de las brisa marina. La intensidad de estos vientos puede alcanzar los 25 nudos. Durante la mañana los vientos se comportan débiles.
- La batimetría es muy variable desde Bocas de Ceniza hasta el Puente Pumarejo debido a la hidrodinámica del sector". (Carta Náutica COL 253 del Río Magdalena, Precauciones).

Además de ello, se debió haber utilizado la Carta Náutica 612 de Aproximación a Barranquilla, la que se encontraba plenamente vigente durante el mes de noviembre de 2010, aplicable especialmente para el tránsito al entrar y salir por el canal navegable del Puerto de Barranquilla.

La Carta Náutica 612 de Aproximación a Barranquilla, al igual que la COL 253 del Río Magdalena, establecía textualmente las siguientes precauciones y ayudas a la navegación:

- *"Debido a la erosión y sedimentación, se presentan cambios significativos en la línea de costa, desde Puerto Mocho hasta Puerto Morro Hermoso.*
- *Un extenso bajo denominado La Barra, ubicado a media milla al norte del tajamar oriental; puede aparecer y desaparecer total o parcialmente. Estas profundidades están sujetas a cambios debidos a la dinámica de la zona, caudal del río, corriente y época del año". (Carta Náutica 612 de Aproximación a Barranquilla, Precauciones).*

En lo relativo a las ayudas a la navegación, se prevén las siguientes:

- *Derrotero de las costas y áreas insulares de Colombia publicado por el Servicio Hidrográfico Nacional.*
- *Avisos a los navegantes.*
- *Faros de recalada, boyas o ayudas flotantes, cono de aproximación, enfilaciones y balizas.*
- *Comunicación con la Estación de Control de Tráfico Marítimo del Puerto.*
- *Planos batimétricos diarios elaborados por la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena - CORMAGDALENA, en conjunto con la Universidad del Norte, respecto a la profundidad del Río Magdalena en el canal navegable.*
- *Elementos propios del buque, tales como ecosonda, radar de navegación, sistema de identificación automática (AIS) y demás instrumentos.*

Teniendo como fundamento lo mencionado con antelación, es procedente concluir que, a pesar de la suspensión de la Carta Náutica COL 253 del Río Magdalena, no es próspero el argumento defendido por el Apoderado del Capitán de la Nave, por cuanto la Carta Náutica no era la única ayuda a la navegación que se debió haber utilizado para la aproximación y entrada al canal de acceso del río Magdalena, existían otros instrumentos, tales como las precauciones y notas de la Carta Náutica COL 253 del Río Magdalena, así como el contenido de la Carta Náutica 612 de Aproximación a Barranquilla, sus precauciones y demás ayudas a la navegación. Razón ésta por la cual no se hace procedente el argumento objeto de este pronunciamiento.

- *Varios encallamientos en esta zona ocurrieron continuamente en la misma época, debido a la falta de dragado y falta de planos batimétricos actualizados. (...) Tal como está registrado en los archivos de la Capitanía de Puerto de Barranquilla y en la DIMAR, durante los dos meses seguidos en el año 2010, hubo tres encallamientos en el canal navegable, en el sector de Bocas de Ceniza, a saber: MN UBC TILBURY el 16 de octubre de 2010 - MN OBERON el 05 de noviembre de 2010 y MN STADT BREMEN el día 18 de noviembre de 2010.*

Finalmente, en lo relativo a este argumento de defensa, esta instancia hace especial precisión en manifestar que no puede fundamentar su decisión en consideraciones de otro asunto, aun cuando haya tenido lugar dentro de la misma jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla. Sobre el particular, es importante dejar claro que cada caso es fáctica y jurídicamente diferente. Las condiciones de modo, tiempo y lugar que hicieron formar su escenario, deben ser valoradas de manera especial y concreta, con elementos materiales probatorios diversos e independiente, de acuerdo a las disposiciones legales y reglamentarias vigentes para el efecto.

2.3. De la responsabilidad conjunta del Capitán y Piloto Práctico en el Siniestro Marítimo de la Motonave "UBC TILBURY".

En definitiva, se puede considerar que en el presente siniestro marítimo intervinieron de manera determinante la conducta de los señores JAN SCHUTE, en condición de Capitán de la Motonave "UBC TILBURY" y, CARLOS SALGADO, en condición de Piloto Práctico a bordo de la citada nave, que a pesar de ostentar distintas condiciones, sus acciones y omisiones fueron incidentales para que el presente siniestro se consumara.

Al respecto la Corte Suprema de 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 consecuencia de lo anteriormente expuesto, considera el Despacho que en los hechos acaecidos el día 16 de octubre de 2010, se encuentra probatoriamente fundamentada la responsabilidad civil de los señores JAN SCHUTE, en condición de Capitán y CARLOS SALGADO, en condición de Piloto Práctico a bordo, en el Siniestro Marítimo de "Encallamiento" de la motonave "UBC TILBURY" de bandera Chipre, identificada con el Número OMI 9416721. Razón por la cual el Despacho acoge lo dispuesto por el a quo, confirmando los artículos correspondientes a la responsabilidad civil.

3. DEL AVALÚO DE LOS DAÑOS OCASIONADOS.

En cuanto a este acápite, es menester anotar que el fallador de primera instancia declaró que no hubo daños y perjuicios materiales y económicos como consecuencia del encallamiento de la motonave "UBC TILBURY", toda vez que, no se cuenta con suficientes elementos materiales probatorios que lleven el convencimiento sobre la certeza de dichos hechos, así como tampoco existe prueba que permita avaluar los posibles daños generados por el

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 nº 11001-31-03-026-2009-00743-01.

normas de marina mercante, dejando aun con efectos el artículo 2º, el que en su contenido comporta la declaración de responsabilidad propiamente dicha.

Vistas así las cosas, esta Instancia modificará el artículo 1 de la decisión emitida el día 30 de septiembre de 2015 por parte del Capitán de Puerto de Barranquilla, en el sentido de revocar la declaratoria de responsabilidad por violación a normas de marina mercante, así como también, dejar sin efectos las sanciones impuestas como consecuencia de ello.

En mérito de lo expuesto, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1º. MODIFICAR el artículo primero de la decisión proferida por el Capitán de Puerto de Barranquilla el día 30 de Septiembre de 2015, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído, el cual quedará así:

"**REVOCAR** los artículos 2º y 3º de la Sentencia No. 0057 CP03-ASJUR del 30 de Septiembre de dos mil trece (2013), proferida dentro de la investigación jurisdiccional No. 13012010006, por el Siniestro Marítimo de Encallamiento de la Motonave "UBC TILBURY" de bandera Chipre, identificada con el Número OMI 9416721, ocurrido el día 16 de octubre de 2010, dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla, con fundamento en lo expuesto en la parte motiva del presente proveído".

ARTÍCULO 2º. MODIFICAR el artículo 2º de la decisión proferida por el Capitán de Puerto de Barranquilla el día 30 de Septiembre de 2015, el cual quedará así:

"**CONFIRMAR** los artículos 1º y 4º de la Sentencia No. 0057 CP03-ASJUR del 30 de Septiembre de dos mil trece (2013), proferida dentro de la investigación jurisdiccional No. 13012010006, por el Siniestro Marítimo de Encallamiento de la Motonave "UBC TILBURY" de bandera Chipre, identificada con el Número OMI 9416721, ocurrido el día 16 de octubre de 2010, dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla, con fundamento en lo expuesto en la parte motiva del presente proveído".

ARTÍCULO 3º.- CONFIRMAR los artículos restantes de la Sentencia No. 0057 CP03-ASJUR del 30 de Septiembre de dos mil trece (2013), proferida por el Capitán de Puerto de Barranquilla, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO 4º. NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Barranquilla el contenido de la presente decisión a los señores JAN SCHUTE, en condición de Capitán de la motonave "UBC TILBURY" de bandera Chipre, identificada con el Número OMI 9416721; CARLOS MIGUEL SALGADO CORDERO, en condición de Piloto Práctico de la motonave "UBC TILBURY" de bandera Chipre, identificada con el Número OMI 9416721; JORGE LUIS CORDOBA GONZÁLEZ, en calidad de apoderado especial del Capitán y Armadores y/o

607

siniestro marítimo. Situación tal que, en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, debe contemplarse en la decisión.

Al respecto este despacho constata que no existen pruebas que permitan calcular los posibles daños generados por el siniestro marítimo de encallamiento, razón por la cual se procederá a confirmar el artículo 4 del fallo de primera instancia.

4. DE LA VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE MARINA MERCANTE.

Finalmente este Despacho encuentra que mediante Providencia emitida por el fallador de primera instancia el día 30 de septiembre de 2015, se determinó revocar el artículo 3° de la Sentencia No. 0057 CP03-ASJUR del 30 de septiembre de 2013, en lo relativo al cargo de imputación en cuanto a la violación a las normas de marina mercante.

El a quo consideró que "(...) se debía dejar la presunción de lado en cuanto a la vulneración de las normas a la marina mercante afectadas y echar mano de lo probado en el transcurso de la investigación, concluyendo así que en aras de brindar y administrar justicia, toda vez que, no se imputó cargo alguno sobre el particular (...)".

Así pues y, como quiera que este Despacho se muestra de acuerdo con los argumentos dispuestos por el Capitán de Puerto de Barranquilla, se procederá a modificar el artículo 1 de la providencia emitida el día 30 de septiembre de 2015, en el sentido de revocar la declaración de responsabilidad por violación a las normas de marina mercante, así como las sanciones impuestas sobre tal asunto, haciendo especial precisión en los siguientes aspectos a saber:

- El número de la sentencia de primera instancia es la 0057 CP03-ASJUR del 30 de septiembre de 2013, y no la referida bajo la numeración 0055 CP03-ASJUR del 30 de septiembre de 2013.
- 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 30 de septiembre de 2015, por parte del Capitán de Puerto de Barranquilla.
- Por último, encuentra este Despacho que el fallador de primera instancia olvidó revocar consecuentemente el artículo 2° de la Sentencia 0057 CP03-ASJUR del 30 de septiembre de 2013, por cuanto los argumentos establecidos en ella estaban directamente encaminados a revocar el cargo por violación a las normas de marina mercante. Tanto es así, que el Capitán de Puerto de Barranquilla determinó en su providencia lo siguiente:

"Toda vez que no existe un cargo se imputación en cuanto a la violación a las normas de marina mercante expresas por la Ley, éste despacho considera que se debe revocar el fallo en tal sentido".

Sin embargo, procedió únicamente a revocar el artículo 3° de la decisión de primera instancia, el que se deriva de la declaración de responsabilidad por violación a las

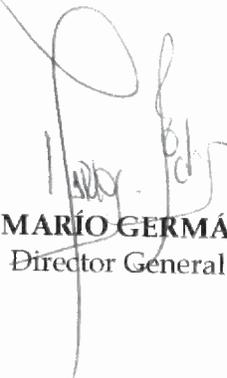
608

Propietarios de la Motonave "UBC TILBURY"; FABIÁN ALCIDES RAMOS ZAMBRANO, apoderado especial del Piloto Práctico de la Motonave "UBC TILBURY"; y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

ARTÍCULO 6°.- Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de Barranquilla debe remitir copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase,



28 JUN 2018

Vicealmirante **MARIO GERMÁN RODRÍGUEZ VIERA**
Director General Marítimo