

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 07 JUN 2015

Referencia:

13012011007

Investigación:

Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto contra la decisión de primera instancia emitida el día 25 de febrero de 2015, por el Capitán de Puerto de Barranquilla, dentro de la investigación por siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "CHIOS WIND" de bandera Griega, identificada con número IMO 8309414, por los hechos ocurridos el día 19 de mayo de 2011, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante oficio suscrito por el controlador de tráfico marítimo, el día 20 de mayo de 2011, el Capitán de Puerto de Barranquilla tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "CHIOS WIND" de bandera griega.
2. Por lo anterior, el día 23 de mayo de 2011, el Capitán de Puerto de Barranquilla decretó la apertura de la investigación, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos, y fijó fecha para la realización de la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. El día 25 de febrero de 2015, el Capitán de Puerto de Barranquilla profirió fallo de primera instancia, en el que resolvió lo siguiente:

"(...) Declarar responsable al señor GEORGIOS TSAROUCHAS capitán MN CHIOS WIND y al señor JAIME MARTINEZ CAMACHO en calidad de practico de la motonave CHIOS WIND del siniestro marítimo de ENCALLAMIENTO de acuerdo a las consideraciones expuestas en la parte motiva"

"(...) Declarar responsables de incurrir en violación a normas de marina mercante al señor GEORGIOS TSAROUCHAS capitán MN CHIOS WIND, y al señor JAIME MARTINEZ CAMACHO en su calidad de piloto practico de la motonave CHIOS WIND del siniestro marítimo de ENCALLAMIENTO de acuerdo a las consideraciones expuestas en la parte motiva".

Así mismo, impuso a título de sanción por violación a las normas de Marina Mercante, por los hechos ocurridos al señor GEORGIOS TSAROUCHAS capitán MN CHIOS WIND, multa de cinco salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de tres millones ochenta mil pesos moneda legal colombiana (\$3.080.000) y al señor JAIME

MARTINEZ CAMACHO en su calidad de piloto practico, multa de cinco salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de tres millones ochenta mil pesos moneda legal colombiana (\$3.080.000).

4. El día 17 de marzo de 2015, el Abogado FABIAN ALCIDES RAMOS ZAMBRANO, en calidad de apoderado Judicial de la agencia marítima SEAPORT S.A, interpuso recurso de reposición y en subsidio apelación contra la decisión de primera instancia.
5. El día 08 de abril de 2015, la Abogada MARIA TERESA GUTIERREZ NOGUERA, en calidad de apoderado Judicial del Capitán de la motonave "CHIOS WIND", interpuso recurso de apelación en contra de la decisión de primera instancia.
6. El día 06 de octubre de 2015, el Capitán de Puerto de Barranquilla confirmó en todas sus partes la decisión de primera instancia, y concedió el recurso de apelación ante el Director General Marítimo, conforme lo dispuesto en el artículo 58 del Decreto Ley 2324 de 1984.

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 58 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2º, artículo 2º, del Decreto 5057 de 2009, esta Dirección General es competente para conocer de los recursos de apelación en las investigaciones por siniestros marítimos ocurridos dentro del territorio establecido en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

ARGUMENTOS DEL APELANTE

Del recurso de apelación alegado por la Abogada MARIA TERESA GUTIERREZ NOGUERA, en calidad de apoderado Judicial del Capitán de la motonave "CHIOS WIND", este Despacho se permite extraer los siguientes apartes:

1. *Que: "el fallo del 25 de febrero de 2015 es contrario a derecho pues no menciona de manera específica la norma de marina mercante cuyo incumplimiento se atribuye a los sujetos investigados. Nadie puede ser sancionado sino cuando la ley previamente establece que cuando se realice determinada conducta se imponen ciertas consecuencias. El Capitán de Puerto debe de manera clara y específica referirse a la norma o reglamento de marina mercante violado.*
2. *Ninguno de los anteriores hechos confirma ni la violación de disposiciones de la marina mercante ni muchas menos culpabilidades algunas por parte del capitán. El capitán de la nave CHIOS WIND habría sido sancionado por violación a las normas de marina mercante si se hubiera negado a dar cumplimiento a las órdenes del práctico. Recordemos que el practicaje es obligatorio y que el piloto práctico no hace recomendaciones sino que da "ordenes". Si el capitán de una nave no sigue las instrucciones del práctico viola normas elementales de la marina mercante.*

3. *El resultado de lo ocurrido no le es atribuirle al capitán de la nave. La capitania de puerto concluyo acertadamente que hubo una grave falla del servicio de practica. Esa falla le impidió al capitán de la nave adquirir el conocimiento de las condiciones de navegabilidad que no podía obtener de otra forma.*
4. *Para que cualquier sanción proceda en derecho es indispensable garantizar la vigencia del debido proceso. En materia sancionatoria el debido proceso exige el cuidadoso análisis de los aspectos de tipicidad, antijuridicidad y culpabilidad. Ese importante análisis no fue realizado por el capitán de puerto y ninguno de esos elementos se encuentran en el fallo del 25 de febrero del 2011 (cursiva fuera del texto).*

Del recurso de apelación alegado por el Abogado FABIAN ALCIDES RAMOS ZAMBRANO, en calidad de apoderado de la Agencia Marítima SEAPORT S.A, 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 fenómeno se agudizo aún más para el primer semestre de 2011. Téngase presente que para la fecha hubo varios siniestros, cada uno particular, y si bien se sabía del fenómeno, no eran medibles ni previsibles aun sus efectos, y sus estragos, que desbordaron toda lógica. Ocurrió una situación particular, atípica en el puerto, que no se puede ser achacada a los pilotos, ni a los capitanes de las embarcaciones, ni a los defectos o deficiencias mecánicas de los navíos. Tanto capitán como practico y nave, en este caso, lograron sortear los impases del Rio, y ser vencidos solo por una corriente intempestiva inusual, e irresistible, que en nada pone en duda ni la pericia ni el profesionalismo del personal a bordo, pues se trató de un hecho natural anormal e insuperable (cursiva fuera del texto).*

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Conforme a lo anteriormente descrito, este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos sustanciales y procesales que dieron mérito al Capitán de Puerto de Barranquilla para proferir decisión de primera instancia. Acto seguido, se realizará el estudio del caso en concreto, de acuerdo a las facultades dispuestas en la ley para el efecto.

En cuanto a los aspectos procesales y probatorios se refiere, este Despacho evidencia que cada una de las etapas de la investigación de primera instancia, adelantadas por el Capitán de Puerto de Barranquilla, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 35 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Para abordar los aspectos sustanciales constitutivos del presente proveído, este Fallador se pronunciará en torno a los siguientes ejes temáticos: (I) De las consideraciones sobre el recurso de apelación interpuesto, (II) De la configuración y ocurrencia del siniestro marítimo investigado, (III) De la navegación marítima como actividad peligrosa y el régimen de responsabilidad aplicable, (IV) Del análisis técnico, (V) Del estudio probatorio del caso en concreto (VI) Del análisis jurídico y la declaración de responsabilidad civil extracontractual,

(VII) Del avalúo de los daños, (VIII) De la responsabilidad administrativa por violación a normas de marina mercante y, por último, (IX) De las conclusiones.

I. De las consideraciones sobre el recurso de apelación interpuesto

En lo relativo a este aspecto, esto es, del escrito de apelación presentado por la Abogada MARIA TERESA GUTIERREZ NOGUERA, en calidad de apoderado Judicial del Capitán de la motonave "CHIOS WIND", este Despacho se refiere a los siguientes apartes:

- *El fallo del 25 de febrero de 2015 es contrario a derecho pues no menciona de manera específica la norma de marina mercante cuyo incumplimiento se atribuye a los sujetos investigados.*
- *Ninguno de los anteriores hechos confirma ni la violación de disposiciones de la marina mercante ni muchas menos culpabilidades algunas por parte del capitán. El capitán de la nave CHIOS WIND habría sido sancionado por violación a las normas de marina mercante si se hubiera negado a dar cumplimiento a las órdenes del práctico.*

Visto lo anterior, este fallador estima relevante considerar que no le asiste razón al apoderado judicial del Capitán de la motonave, toda vez que se evidencia en el fallo de primera instancia las normas de Marina Mercante infringidas por el capitán; las cuales se basan en el artículo 1501 del Código de Comercio Colombiano, el cual despliega una lista discriminada de funciones y obligaciones del capitán de la nave. De las que, este Despacho menciona exclusivamente la siguiente:

"Artículo 1501. Funciones y obligaciones del capitán. Son funciones y obligaciones del capitán:

- 2. Cumplir las leyes y reglamentos de marina, sanidad, aduana, policía, hacienda, inmigración, etc., de los puertos de zarpe y arribo; (Cursiva y subraya fuera de texto)*

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.

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 " CHIOS WIND", también es determinante en su existencia, al permitir que la motonave atracara evadiendo el cumplimiento de los procedimientos previstos y recomendados para la operación por parte de Control de Tráfico Marítimo y las condiciones del río, por lo que debía ser diligente, ya que como capitán de la nave debía dirigir en todo momento la navegación de la misma, situación que generó la violación de normas de Marina Mercante tal como lo señala el fallo de la Capitanía de Puerto de Barranquilla.

Del mismo modo, es importante mencionar que este Despacho no está de acuerdo con el segundo argumento del apelante, toda vez, que si bien es cierto el servicio de practica cumple función pública, la labor del Piloto Practico debido a su experiencia y conocimiento se centra en el asesoramiento que este le brinde al capitán del buque para la maniobra de

ataque, lo cual quiere decir que el capitán conserva sus funciones y mantiene sus responsabilidades frente al buque durante la maniobra de practica, nunca se desprende de sus funciones, por lo tanto las funciones de cada uno de estos sujetos; son independientes autónomas y reguladas por su ley.

Teniendo como fundamento lo mencionado con antelación, es procedente mencionar la función principal que realiza el Piloto Práctico en el servicio público de practica.

La ley 658 de 2001, en su artículo 14 dispone la función del piloto practico, así:

"Artículo 14. Función del piloto práctico. Es la de asesorar al Capitán del buque en la maniobra de practica y no lo reemplaza en el mando del mismo." (Cursiva y subraya fuera de texto)

La responsabilidad del Capitán de la Nave "CHIOS WIND" 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 lo que respecta al tercer argumento, tal como se ha manifestado anteriormente, el factor principal de la ocurrencia del siniestro, obedeció a la conducta del Piloto Práctico, debido a la falla en la asesoría brindada a la motonave durante su maniobra de ataque; no obstante, el capitán de la nave siempre ejercerá sus funciones como jefe de gobierno y dirección, en consecuencia es él quien planea y dirige en rigor sustancial tanto la navegación del buque como las maniobras náuticas y técnicas en que se involucre la motonave.

De acuerdo al cuarto argumento del apelante, este Despacho aprecia que el fallo proferido por el Capitán de Puerto de Barranquilla, fue el resultado de una exhaustiva investigación, cumpliendo a cabalidad el principio del debido proceso, analizando las responsabilidades de cada actor, profiriendo un fallo de acuerdo a los argumentos y pruebas debatidas dentro de la investigación.

Este Despacho llega a la conclusión que el actuar del Capitán de la motonave "CHIOS WIND" no fue el acertado, debido a que permitió que la motonave que llevaba al mando y de la cual era responsable por su seguridad en todo momento, realizara maniobras de ataque omitiendo instrucciones, colocando 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.

En cuanto al escrito de Apelación presentado por el Abogado FABIÁN ALCIDES RAMOS ZAMBRANO, apoderado especial de la Agencia Marítima "SEAPORT S.A", este Despacho inicia el análisis con los siguientes apartes:

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

En lo concerniente a este argumento, este Despacho admite que la presencia del Fenómeno de la Niña registrado en todo el País en el año 2010, afectó de manera directa las condiciones meteorológicas y de corrientes a lo largo del Río Magdalena, pero también es claro, que el Piloto Práctico Jaime Martínez, era precisamente 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 tal estado de emergencia 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”.
(Cursiva fuera del texto).

Además de ello, el Gobierno Nacional 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 tomó especial atención 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 ni del Capitán de la motonave “CHIOS WIND”, 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 efectos 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 facultades prescritas por el orden jurídico, ejercer una maniobra preventiva, debida, con extremo cuidado y significativamente razonable, a fin de lograr que la motonave “CHIOS WIND”, la tripulación y la carga lograra su feliz arribo a puerto.

El factor principal de la ocurrencia del siniestro obedeció a la conducta del Piloto Práctico, la que fundada en su inadecuada asesoría en cuanto a los rumbos que debía seguir la motonave durante su aproximación al canal de acceso al 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, a contrario sensu, su actuar constituyó un innegable riesgo a la seguridad marítima.

Por otro lado, la conducta del Capitán, fue adoptar una actitud pasiva al momento de la aproximación del buque al terminal, implicando una actuación negligente o descuidada de su

parte, toda vez que la misma se estructuró sobre la base de la falta de diligencia en sus funciones. Razones por las cuales el argumento objeto de este pronunciamiento, no prospera.

En cuanto a que:

"El fenómeno se agudizó aún más para el primer semestre de 2011. Téngase presente que para la fecha hubo varios siniestros, cada uno particular, y si bien se sabía del fenómeno, no eran medibles ni previsibles aun sus efectos, y sus estragos, que desbordaron toda lógica. Ocurrió una situación particular, atípica en el puerto, que no se puede ser achacada a los pilotos, ni a los capitanes de las embarcaciones, ni a los defectos o deficiencias mecánicas de los navíos" (cursiva fuera del texto).

Al respecto, este Despacho reitera la declaración de responsabilidad civil del Piloto Práctico y el Capitán de la motonave "CHIOS WIND", no desconociendo el fenómeno natural en que se encontraba el país, para junio del año 2010 y primeros meses del año 2011.

Se reafirma que el hecho generador del siniestro objeto del asunto sub examine, fue la conducta del Piloto Práctico de la nave "CHIOS WIND".

Centralmente, los cambios de rumbo registrados durante la maniobra de aproximación al Canal de Barranquilla, sugeridas por el Piloto Práctico JAIME MARTÍNEZ y seguidas por el Capitán GEORGIOS TSAROUCHAS, sin mostrar objeción alguna al respecto, generaron consecuentemente que el buque navegara hacia la entrada del canal, sin aceptar las instrucciones dadas por el funcionario de la Estación de Control de Tráfico Marítimo, 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 y navegabilidad de la nave "CHIOS WIND".

Esta causa se encontró técnicamente probada al interior de la presente investigación, especialmente en lo contenido en el Dictamen Pericial presentado por el Perito ALVARO DUARTE MENDEZ (folio 477), quien sostiene que:

"(...) Es evidente que, desde antes de realizar la maniobra, el Piloto Práctico contaba con la información náutica y ambiental requerida para su cabal ejecución. Además de los planos batimétricos oficiales para la fecha, contaba con la información suministrada por la Estación de Control de Tráfico Marítimo" (cursiva fuera del texto).

Así las cosas, al haber sugerido y permitido que la maniobra de la nave "CHIOS WIND" se realizara, sin tener presente las instrucciones recomendadas por el funcionario de la Estación de Control de Tráfico Marítimo, significó exponer la maniobra de atraque, la cual en gran medida debía ser de especial cuidado tanto para el Piloto de la nave como para su Capitán, en tanto que las condiciones del Río Magdalena se mostraban complejas, circunstancia que echaron de menos al interior de la actuación.

Por último, en lo que concierne a los encallamientos que la defensa alega como novedades presentadas en el mismo sector durante las fechas del fenómeno de La Niña, es claro que no puede este Despacho fundamentar su decisión con fundamento en situaciones 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. Ahora bien, 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.

II. De la configuración y ocurrencia del siniestro marítimo investigado

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

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

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

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

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

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: "Deponer 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 (...)".

Del material probatorio que reposa en el expediente, este Despacho corrobora que en esta oportunidad nos encontramos frente a la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "CHIOS WIND" de bandera Griega, según los hechos acaecidos el día 19 de mayo de 2011, en virtud del numeral b) del artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

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

Al adoptar el mencionado instrumento internacional, el ordenamiento jurídico se comprometió a cumplir las disposiciones en él prescritas, especialmente las concernientes a "*Establecer normas mínimas relativas a la construcción, el equipo y la utilización de los buques, compatibles con su seguridad*", siendo este el objetivo principal del SOLAS.

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

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

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

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

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

De acuerdo con lo anterior, para que se configure la fuerza mayor o el caso fortuito se debe verificar la concurrencia de dos factores A) que el hecho sea imprevisible, esto es que dentro de las circunstancias normales de la vida, no sea posible contemplar por anticipado su ocurrencia. B) que el hecho sea irresistible, o sea que el agente no pueda evitar su acaecimiento ni superar sus consecuencias².

IV. Del análisis técnico

De acuerdo con el dictamen técnico rendido por el Perito Naval ALVARO DUARTE MENDEZ, tal como figura en los folios del 405-418, ampliado en los folios 476 al 489 del expediente objeto de la referencia, tiene lo siguiente:

² Código Civil Anotado, editorial LEYER - Decimoprimer edición, página 50-51.

"(...) Conclusiones del peritazgo:

1. *A pesar que las condiciones meteorológicas podían considerarse como normales, las condiciones náuticas asociadas con la fuerte corriente del superior a los 6 nudos no lo eran.*
2. *Durante la totalidad del tiempo en que el capitán de la nave y el piloto practico interactuaron desde el momento del embarque de este último, hasta el momento en que este la abandono, no se registró ninguna discrepancia, ni objeción respecto del proceder, en general, del piloto practico durante el ingreso el canal.*
3. *Desde antes de realizar la maniobra, el piloto práctico contaba con la información náutica y ambiental requerida para su ejecución. Además, contaba con la información suministrada por la Estación de Control de Tráfico Marítimo, por lo que dada su experiencia y al contar con la confianza que le daba el conocimiento de las condiciones reinantes, no tuvo dudas al proceder a maniobrar el buque en su recalada al puerto de Barranquilla.*
4. *Además, manifestó, que a lo largo de la navegación realizada para el ingreso al puerto de Barranquilla, para el desarrollo de la manobra, el Piloto Práctico ni sacó, ni mostró, ni hizo uso de ninguna carta de navegación, ni plano batimétrico propio.*
5. *En términos generales, en la maniobra de recalada de la MN CHIOS WIND al puerto de Barranquilla, se obvió el cumplimiento de los procedimientos previstos y recomendados para la operación de las embarcaciones del tipo de la CHIOS WIND.*
6. *A lo largo de la ejecución de la maniobra, el piloto Práctico creyó estar actuando correctamente como tradicionalmente lo había hecho con otros buques, sin embargo, se evidenció la no realización de la maniobra de giro de 360° recomendada por el Controlador de Tráfico Marítimo.*
7. *Del análisis de las palabras registradas, se entiende que el Capitán sabía en aquel momento, que la maquina presentaba "pobres condiciones" respecto del manejo de la inercia (peso) del buque. Es decir, además de la maquina como parte principal del "aparato" propulsor, se refería propiamente al "aparato" de gobierno (suma de los aparatos de propulsión y del timón)*
8. *Si bien las condiciones meteorológicas se consideraban como normales, las condiciones de velocidad de corriente del rio magdalena del orden de los seis (6) nudos y mayores, al reducir la navegabilidad de sus aguas, hacían que estas condiciones no lo fueran. Esta circunstancia era plenamente conocida por el Piloto Practico, quien debió enfatizar en este aspecto al momento de interactuar con el Capitán de la nave.*
9. *En consecuencia, al ser un factor operacional conocido por los maniobristas, no cabe suponer el que se contara con el 100% de la potencia al momento de operar la nave, ya que al ser un hecho conocido, estos habrán de adoptar las estrategias y métodos que mejor correspondan en cada momento, a fin de ejecutar cabalmente su labor. (Cursiva fuera del texto).*

V. Del estudio probatorio del caso en concreto

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

Inicialmente, respecto a la ocurrencia del siniestro marítimo, el Controlador de Tráfico marítimo, en el informe presentado el día 20 de mayo de 2011 (folio 2), afirmó lo siguiente:

"(...) a las 16:10 horas el piloto JAIME MARTINEZ, reporta piloto a bordo, seguidamente se le dan las siguientes instrucciones de arribo, de acuerdo a los procedimientos de control de tráfico así:

a) autorizado para hacer ingreso a canal navegable

b) para verificar la maniobrabilidad de la motonave proceda a realizar un giro de 360° grados. c) *no tengo tráfico reportado agua abajo.*

d) proceda enfilarse utilizando el cono de aproximación segura entre 130° y 140°

e) Le recuerdo que la velocidad mínima en condiciones de mar es de 10 nudos (...)

(Cursiva y subraya fuera del texto).

Así mismo manifestó;

"(...) Siendo las 16:15 horas se observa en el sistema automático de identificación, que el piloto JAIME MARTINEZ, no realizo giro de 360°, recomendado por la Estación de Control de Tráfico y procede a enfilarse para hacer ingreso al canal navegable. (...)" (Cursiva y subraya fuera del texto).

Respecto a la ocurrencia del siniestro marítimo, el Capitán de la Nave, Sr. GEORGIOS TSAROUCAS, en versión rendida en audiencia pública el día 26 de mayo de 2011 (folio 58-59), afirmó lo siguiente:

"(...) Cuando el barco se mueve todo a babor sin cambiar su rumbo el piloto para proteger el barco y su tripulación y la carga para que no se golpee fuerte, ordena parar máquinas, en ese momento y mirando que la proa del barco comienza a moverse hacia estribor, el piloto grita que no paren la máquina, se hizo la movida de la palanca pero nunca se ejecuta la acción por haber sido demasiado rápida. Después de eso hicimos unas movidas con la máquina full adelante con timón a estribor y a babor, y el barco no responde, el piloto me dice que mejor esperar ayuda de remolcador porque en el lugar donde encallamos hay rocas muy peligrosas (...)" (cursiva fuera del texto).

En párrafos posteriores de la declaración, el referido Capitán aseveró que:

"(...) Si, porque lo informado no es información para mí. Quiero ser claro que informaciones para capitán es lo que recibe antes de acercarse al puerto, estación de piloto o la entrada. Información que recibe un capitán con piloto a bordo son informaciones de maniobra. Quiero manifestar que no puedo parar una maniobra para filtrar la información recibida y tomar una decisión de seguir o no seguir". (Cursiva fuera del texto).

Por último, este Despacho considera necesario traer a colación la respuesta dada por el Capitán de la nave, cuando el Capitán de Puerto de Barranquilla le comunicó si tenía algo más que agregar o corregir de la diligencia., aduciendo:

"(...) Quiero ser claro y decir que el piloto hizo lo mejor que se pudo pero por las condiciones extraordinarias de corrientes inusuales no se pudo hacer nada. (Cursiva fuera del texto).

Respecto a la ocurrencia del siniestro marítimo, el Piloto Práctico, el Sr. JAIME MARTINEZ, en versión rendida en audiencia pública el día 23 de junio de 2011(folio 153-155), afirmó lo siguiente:

"(...) El buque empezó a reducir velocidad a menos de 6 nudos y a pesar de que tenía todo el timón a estribor el buque no caía, le dije al capitán que verificara con máquinas si había algún problema a lo cual me contestó que no que todo estaba bien, ya estando en el centro del río, el buque avanzaba pero al mismo tiempo iba derivando hacia el tajamar oriental donde finalmente perdió velocidad reconociendo fondo con casi la proa alcanzando la punta del tajamar oriental por dentro o en la parte interna del tajamar, se informó a control tráfico de la novedad (cursiva fuera del texto).

En párrafos posteriores de la declaración, al solicitarle se pronunciara respecto al siniestro ocurrido el día 19 de mayo de 2011, el referido Piloto aseveró:

"(...) Si estaba un poco preocupado por el efecto que iba a tener la corriente del río en el hundimiento dinámico del buque.

Aclaro el encallamiento fue producido por la pérdida de gobierno del buque al no poder remontar la corriente existente en bocas de ceniza. "(cursiva fuera del texto).

Respecto a la condición de la motonave para el día del siniestro, el Perito Naval el Sr. ALVARO DUARTE, en ampliación del dictamen pericial de fecha 29 de octubre de 2012 (folio 476), afirmó lo siguiente:

"(...) Del análisis de las palabras registradas, se entiende que el Capitán sabía en aquel momento, que la maquina presentaba "pobres condiciones" respecto del manejo de la inercia (peso) del buque. Es decir, además de la maquina como parte principal del "aparato" propulsor, se refería propiamente al "aparato" de gobierno (suma de los aparatos de propulsión y del timón) (cursiva fuera del texto).

En el caso en concreto, basta analizar los elementos materiales probatorios que dan cuenta del momento justo de la ocurrencia del siniestro marítimo, para concluir –de manera clara e inequívoca– que el hecho generador del siniestro objeto del asunto sub examine, fue la conducta del Piloto Práctico y del Capitán de la motonave, la que se fundó en la falta de pericia, diligencia, y cuidado, pues ejecutó la maniobra de atraque desconociendo las instrucciones dadas por el funcionario de Control de Tráfico Marítimo debido a las condiciones que presentaba el Río Magdalena.

Respecto a la existencia del presente siniestro de encallamiento, este fallador hace especial mención que el gobierno y la dirección de la nave se encuentran en cabeza del Capitán, pues es justamente él la figura activa a quién, la tripulación, deben respeto y obediencia.

La conducta del Piloto Práctico fue determinante en el siniestro. El mismo debió haber empleado todos los medios para superar el riesgo existente, a fin de que los resultados de la maniobra no hubieran arrojado la ocurrencia de un siniestro. Sobre este asunto, nótese que en virtud de lo expuesto en el artículo 15 de la Ley 658 de 2001, una de las funciones centrales del Piloto Práctico consiste justamente en observar de manera integral la protección de la seguridad de la vida humana en el mar durante la materialización del practicaje como actividad marítima.

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 ALVARO DUARTE MENDEZ (folio 418), en el que sobre este punto el Despacho encuentra asidero.

Para tales efectos, del dictamen pericial, se transcribe la parte pertinente del citado, el cual dice:

"(...) Desde antes de realizar la maniobra, el piloto práctico contaba con la información náutica y ambiental requerida para su ejecución. Además, contaba con la información suministrada por la Estación de Control de Tráfico Marítimo, por lo que dada su experiencia y al contar con la confianza que le daba el conocimiento de las condiciones reinantes, no tuvo dudas al proceder a maniobrar el buque en su recalada al puerto de Barranquilla. (Cursiva fuera del texto).

El Piloto Práctico, no solo conocía el riesgo del siniestro marítimo, al realizar la maniobra de atraque de la nave "CHIOS WIND" sin tener presente las instrucciones dadas por el Controlador de Tráfico marítimo. Además, incidió potencialmente en la creación y posterior consumación del hecho, al permitir que la nave que asistía, asesoraba y a la que le prestaba el servicio público de practicaje, procediera a efectuar una maniobra riesgosa, a sabiendas de las condiciones meteomarinas y la velocidad de la corriente del río.

Sobre la teoría del Riesgo Creado, el Consejo de Estado mediante Sentencia del 23 de mayo de 2012, estableció que:

*"La doctrina del riesgo creado puede ser sintetizada de esta manera: **quien se sirve de cosas que por su naturaleza o modo de empleo generan riesgos potenciales a terceros, debe responder por los daños que ellas originan.** La teoría que analizamos pone especial atención en el hecho de que alguien "cree un riesgo", "lo conozca o lo domine"; quien realiza esta actividad debe cargar con los resultados dañosos que ella genere a terceros, sin prestar atención a la existencia o no de una culpa del responsable". (Consejo de Estado, Sentencia del 23 de mayo de 2012, Exp. 1700123310001999090901. MP. Enrique Gil Botero) (Negrilla y subrayado fuera del texto original)*

En la misma órbita, el tratadista Ramón Daniel Pizarro en su obra *Responsabilidad Civil por el Riesgo o Vicio de las Cosas*, expone lo siguiente:

"Quien introduce en el medio social un factor generador de riesgo potencial para terceros, se beneficie o no con él, debe soportar los detrimentos que el evento ocasione. Esto es una consecuencia justa y razonable del daño causado, que provoca un desequilibrio en el ordenamiento social y pone en juego el mecanismo de reparación. Así como en otro tiempo se sostuvo que el hombre debía responder solamente por sus actos culposos, hoy es razonable pensar que también deba reparar los daños que son fruto de una actividad riesgosa, sea la misma normal o anormal, le reporte o no un beneficio de cualquier índole". (Pizarro, 1983. Pp. 38-43)

Teniendo como fundamento lo esbozado anteriormente y analizados los elementos materiales probatorios que obran en el expediente, se tiene que en la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento de la Motonave "CHIOS WIND" de bandera Griega, tuvo mucho que ver las acciones tomadas por el Piloto Práctico y el Capitán de la nave, las cuales colocaron en riesgo la seguridad marítima en el Puerto de la ciudad de Barranquilla.

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

- Respecto a declaratoria de responsabilidad del Capitán de la Motonave "CHIOS WIND".

Se encuentra probado que:

- La causa central del siniestro marítimo encontró su razón en los cambios de rumbo de 360° señalados por el funcionario de control de Tráfico Marino, durante la maniobra de atraque a la sociedad Portuaria de Barranquilla, sugeridas al Piloto Práctico JAIME MARTINEZ y seguidas por el Capitán GEORGIOS TSAROUCHAS, sin mostrar objeción alguna al respecto. Éstos cambios generaron consecuentemente que el buque transcurriera hacia la entrada del canal, desplazándose al costado del tajamar oriental, 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 "CHIOS WIND".
- A pesar que el encallamiento ocurrió siendo incidental la conducta del Piloto Práctico, es claro e inequívoco que el actuar del Capitán, también fue determinante en su existencia, al permitir que la motonave "CHIOS WIND", que tenía bajo el 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, pues acepto que la misma fuera sometida a rumbos no recomendados por la Autoridad Marítima, frente a la existencia de un peligro emanado directamente de las condiciones meteorológicas y las condiciones del río, durante la época de los hechos discurridos, sin efectuar objeción alguna respecto a dicha maniobra.
- La responsabilidad del Capitán de la Nave "CHIOS WIND" encuentra fundamento principal en un acto de permisión del cual él fue titular, sin haberse mostrado inconforme durante la maniobra, habiendo recibido las instrucciones dadas por el Control de Tráfico Marítimo a la nave, y no siendo esta la primera vez que navegaba por el Río Magdalena. Además, tal como se evidencia en el dictamen pericial, según el VDR obtenido, el Capitán de la motonave tenía conocimiento que el buque no se encontraba en su capacidad máxima de respuesta.

- Respecto a declaratoria de responsabilidad del Piloto Práctico de la Motonave "CHIOS WIND", se tiene que.

Se encuentra probado que:

- Como ya se indicó, el hecho generador del siniestro objeto del asunto sub examine, fue la conducta del Piloto Práctico de la nave "CHIOS WIND", la que fundada en su inadecuada asesoría en cuanto a las sugerencias impartidas en lo concerniente a los rumbos dados a la motonave durante su aproximación al canal de acceso del Río Magdalena, así como a su falta de cuidado y –en todo caso– la inequívoca ausencia de prevención exigida por la Ley en su cuestionable conducta, ya que no ejecutó acto alguno para evitar la consumación del siniestro marítimo objeto de estudio y, en cambio, sus decisiones constituyeron a un innegable riesgo a la seguridad marítima.
- Sugerir y permitir que los rumbos de la nave "CHIOS WIND", cambiaran de manera tan rápida y en diversas oportunidades, por fuera de la enfilación por la cual debía transitar el buque, significó exponer el rumbo de la nave, el que –en gran medida– debía ser de especial cuidado tanto para el Piloto de nave como para el Capitán de la nave, en tanto y en cuanto se conocía que las condiciones del Río Magdalena eran complejas máxime en la época de los hechos. Cuidado éste, que echaron de menos al interior de la actuación.
- 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 y principios del año 2011, de acuerdo a los registros emitidos por el IDEAM.
- La presencia del Fenómeno de la Niña, afectó de manera directa las condiciones meteorológicas, así como el fenómeno de las 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 de pleno conocimiento por el Piloto Práctico Jaime Martínez, 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 del área. En ese sentido, con mucha más razón y especial cautela sobre el particular, el Piloto Práctico debió, en pleno uso de sus atribuciones legales, ejercer una maniobra preventiva, debida, de extremo cuidado y significativamente razonable, a fin de lograr que la motonave "CHIOS WIND" lograra su feliz arribo a puerto.
- Por último, es de mencionar 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. El factor principal de la ocurrencia obedeció a la conducta del Piloto Práctico, que se funda en su inadecuada asesoría en cuanto a la toma de decisiones en lo concerniente a los rumbos de la motonave durante su aproximación al canal de acceso al Río Magdalena, así como a su falta de cuidado y la ausencia de prevención exigida por la Ley en su cuestionable conducta, ya que 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 definitiva, se puede considerar que en el presente siniestro marítimo intervinieron de manera determinante la conducta de los señores GEORGIOS TSAROUCHAS, en condición de Capitán de la Motonave "CHIOS WIND" y, JAIME MARTINEZ, 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 Justicia³, ha señalado lo siguiente:

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

En este orden de ideas, es claro para este Despacho 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 "CHIOS WIND", señor JAIME MARTÍNEZ, y al señor GEORGIOS TSAROUCHAS, en su condición de Capitán de la nave.

VII. Del avalúo de los daños

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 "CHIOS WIND" el 19 de mayo de 2011, toda vez que no hay elementos materiales probatorios que lleven a la certeza de dichos hechos, así como tampoco existe prueba que permita avaluar perjuicio directo o reparación alguna por indemnizaciones debido al siniestro marítimo. Situación tal que, en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, debe contemplarse en la decisión.

Teniendo en cuenta que este Despacho constata que no existen pruebas que permitan calcular los posibles daños generados por el siniestro marítimo de encallamiento, se procederá a confirmar el artículo 5 del fallo de primera instancia de fecha 25 de febrero de 2015.

VIII. De la responsabilidad administrativa por violación a las normas de Marina Mercante

El Despacho encuentra probada la violación de algunas normas de Marina Mercante, tal como lo expuso el Capitán de Puerto de Barranquilla en fallo de primera instancia, de conformidad con las disposiciones prescritas en el código de Comercio en su artículo 1501 numeral 2, y artículo 1491, respecto a la infracción cometida por el Capitán de la motonave "CHIOS WIND"; y la Ley 658 de 2001 respecto del actuar del Piloto Práctico.

Empero, al haber transcurrido el término de tres (3) años contados a partir de la ocurrencia del hecho, y del fallo de primera instancia, la decisión emitida por el Capitán de Puerto de

³ Corte Suprema de Justicia, Sala de casación civil y agraria, M.P. Nicolas Bechara Simancas, Sent. 22 de abril de 1997, Exp. 4753., reiterada en Sentencia 19 de diciembre de 2011 Exp. No. 44001 31 03 001 2001 00050 01, Sentencia 8 de abril de 2014 Radicación n° 11001-31-03-026-2009-00743-01.

Barranquilla en cuanto a la facultad sancionatoria se encuentra caducada, en virtud de lo establecido en el artículo 38 del Código Contencioso Administrativo.

De acuerdo a lo anterior, se procederá a revocar los artículos tercero y cuarto de la decisión proferida el día 25 de febrero de 2015 por el Capitán de Puerto Barranquilla.

IX. De las conclusiones

En consecuencia de lo anteriormente expuesto, considera el Despacho que en los hechos acaecidos el día 19 de mayo de 2011, se encuentra probatoriamente fundamentada la responsabilidad civil de los señores GEORGIOS TSAROUCHAS, en condición de Capitán de la Motonave "CHIOS WIND" y, JAIME MARTINEZ, en condición de Piloto Práctico a bordo, en el Sinistro Marítimo de "Encallamiento" de la motonave "CHIOS WIND" de bandera Griega, identificada con el Número IMO 8309414, razón por la cual el Despacho acoge lo dispuesto por el A quo, revocando los artículos tercero y cuarto, y confirmando el restante de los artículos de la sentencia del 25 de febrero de 2015 proferida por el Capitán de Puerto de Barranquilla.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- REVOCAR los artículos tercero y cuarto de la sentencia proferida el día 25 de febrero de 2015 por el Capitán de Puerto Barranquilla, con fundamento en lo expuesto en la parte considerativa de éste proveído.

ARTÍCULO 2º.- CONFIRMAR los artículo restantes de la sentencia proferida el día 25 de febrero de 2015 por el Capitán de Puerto Barranquilla, con fundamento en lo expuesto en la parte considerativa de éste proveído.

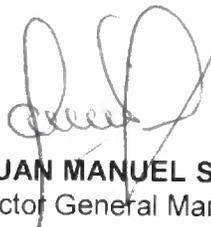
ARTÍCULO 3º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Barranquilla, el contenido de la presente decisión a la señora MARIA TERESA GUTIERREZ NOGUERA en su calidad de apoderada del capitán de la motonave CHIOS WIND; al señor JAIME MARTINEZ CAMACHO, en su calidad de Piloto Práctico de la misma motonave; al señor FABIAN ALCIDES RAMOS ZAMBRANO, en su calidad de apoderado de la Agencia Marítima "SEAPORT S.A", y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

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

Notifíquese y cúmplase,

07 JUN 2019



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