

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., - 2 DIC 2016

Referencia 13012011011  
Investigación Jurisdiccional por Siniestro Marítimo Encallamiento- Apelación

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por la Abogada DIANA CANTILLO GOMEZ, apoderada del señor WOLFGANG GERBER, en calidad de Capitán del velero "FELICE" de bandera Alemana, contra la decisión del 14 de agosto de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Barranquilla, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de encallamiento, hechos ocurridos el día 12 de diciembre de 2011, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. Mediante Acta de Protesta del día 13 de diciembre de 2011 presentada por el señor WOLFGANG GERBER, Capitán del Velero "FELICE", se informó a el Capitán de Puerto del encallamiento de la motonave el día 12 de diciembre de 2011.
2. Por lo anterior, el día 13 de diciembre 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.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Barranquilla profirió decisión de primera instancia el 14 de agosto de 2012 mediante la cual consideró ilegítima la arribada forzosa del Velero "FELICIE" y declaró responsable de encallamiento al Capitán de la motonave el señor GERBER WOLFGANG.

Así mismo, lo declaró responsable por violación a las normas de Marina Mercante, e impuso a título de sanción, multa de dos (02) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de un millón ciento treinta y tres mil cuatrocientos pesos m/cte. (\$1.133.400).

4. Mediante escrito del 06 de septiembre de 2012, la Abogada DIANA CANTILLO GOMEZ, apoderada del señor GERBER WOLFGANG, en calidad de Capitán del Velero "FELICE",

interpuso recurso de reposición y en subsidio apelación contra la decisión de primera instancia.

5. Mediante escrito del 11 de septiembre de 2012, la señora KELLY ALVIS, en calidad de gerente de la Agencia Marítima ECLIPSE LTDA interpuso recurso de reposición y en subsidio apelación contra la decisión proferida por la Capitanía de Puerto.
6. El día 31 de enero de 2013, el Capitán de Puerto de Barranquilla resolvió el recurso de reposición interpuesto, confirmó en su totalidad la resolución recurrida y concedió en el efecto suspensivo el recurso de apelación ante esta Dirección General.

### COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 52 del Decreto Ley 2324 de 1984, 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 1605, del 4 de noviembre de 2004.

### HECHOS RELEVANTES

De acuerdo a la protesta suscrita por el señor WOLFGANG GERBER, Capitán del Velero "FELICE", las circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro de encallamiento, fueron las siguientes:

*"Salimos de Santa Marta con destino a Cartagena y a tres (03) millas antes de Barranquilla, las olas estaban muy fuertes por lo cual decidimos anclar la nave. Vimos en la ecosonda una profundidad de 70 metros, como no notamos dificultades, continuamos la marcha. Aproximadamente a un kilómetro de la costa sentimos un fuerte golpe y las olas como estaban muy fuertes, comenzaron a entrar en el bote por la cual decidimos llamar a la guardia costera esto fue a las 06:30 de la tarde.*

*Luego decidimos bajar una balsa salvavidas y bajar los objetos personales, pero las olas eran muy fuertes y voltearon la balsa. Después esperamos cerca de una hora hasta que aparecieron cinco (05) pescadores en una lancha de motor y los pescadores nos llevaron a la Guardia Costera". (Folios 3 y 11) (Cursivas, negrillas fuera de texto)*

El velero "FELICE" de bandera Alemana, encallo en el bajo llamado "La Barra".

## ARGUMENTOS DE LA APELANTE

Del escrito de apelación presentado por la Abogada DIANA CANTILLO GOMEZ, apoderada del Capitán del Velero "FELICE", el señor GERBER WOLFANG, este Despacho se permite extraer los siguientes argumentos.

1. Relativo al primer reparo de la apelante, en el cual considera que:

*"La Resolución No. 849 de la Organización Marítima Internacional "CÓDIGO PARA LA INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS", el cual define al siniestro marítimo así: 4.1 Siniestro marítimo: un evento que ha tenido como resultado: .1 la muerte o lesiones graves de una persona, causadas por las operaciones de un buque o en relación con ellas; o .2 la pérdida de una persona que estuviera a bordo, causada por las operaciones de un buque o en relación con ellas; o .3 la pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque; o .4 daños materiales graves sufridos por un buque; o .5 la varada o avería importante de un buque, o la participación de un buque en un abordaje; o .6 daños materiales graves causados por las operaciones de un buque o en relación con ellas; o .7 daños graves al medio ambiente como resultado de los daños sufridos por uno o varios buques, causados por las operaciones de uno o varios buques o en relación con ellas.*

*Debido que para el caso que nos atañe, y que fue no valorado por el juzgador, con ocasión al siniestro marítimo no se ocasiona daño alguno a persona humana; al medio ambiente marítimo; ni a ninguna instalación portuaria, lo cual fue descrito en las conclusiones del informe pericial realizado a instancias de la Capitanía de Puerto." (Cursiva fuera de texto)*

2. Un segundo argumento expuesto por la parte apelante, se considera que:

*"Que de acuerdo al aviso a los navegantes No. 095, con fecha 09 de diciembre de 2011, se hace resumen de las condiciones batimétricas y específicamente del sector Marino Bocas, y establece un registro de profundidades e informa que la línea de delimitación conformada por la unión de los puntos 1,2,3,4 y 5 conforman el perímetro de la Isolina de 20 metros Noreste con destino de zona de embarque de pilotos, se haga una distancia mínima de una milla de este perímetro de seguridad. Información que atiente el enfilamiento de embarcaciones mercantes, de gran calado, que son ingresadas al puerto mediante un Piloto Practico, lo cual no corresponde a la práctica que se suerte en las embarcaciones menores, como es el caso del Velero de FELICE, cuyo Capitán se orientó por la Carta de Navegación COL 253 y la Carta digital del sistema GPS (Almirantazgo), que registraban para la zona del siniestro profundidades superiores a los 15 metros, mientras el calado del velero FELICE requiere de tan solo 1.65 metros de profundidad. Vale resalta que en la Carta 612, de aproximación al Puerto de Barranquilla, vigente a la fecha, todavía se registra profundidad para esa zona entre 10 y 30 metros, y si bien se refiere, luego de haber sido actualizada, mediante Precaución 2, a la existencia de un bajo denominado La Barra, solo se indica que se ubica a media milla al norte del Tajamar Oriental, y se refiere a este como "extenso", y que se puede aparecer y desaparecer total o parcialmente, lo cual no permite dimensionar en qué dirección y magnitud se desarrolla, cuando lo cierto es que su longitud es superior a dos kilómetros, y ha llegado a aflorar a la superficie, o sea registrada un profundidad igual o superior a 0. SIC*

*De lo anterior, podemos concluir que el Capitán WOLFANG GERBER fue inducido a maniobrar la embarcación en dirección a su encallamiento por la falta de una carta de*

*navegación oportunamente actualizada, así como por la carencia de una señalización que permitiera ubicar el bajo "La Barra" en condiciones climáticas desfavorables, en la oscuridad de la noche.*" (Cursiva fuera de texto)

3. En el tercer argumento expuesto por la parte apelante, manifiesta que;

*"Se observa en la declaración del Capitán del velero WOLFGANG GERBER que salió del Puerto de Santa Marta con destino a Cartagena, y que desde el puerto de zarpe consultaba el estado del tiempo tres veces al día, y las condiciones de navegabilidad la Capitanía de Puerto de Santa Marta hubiese impedido su zarpe; lo que genero la confianza del Capitán en la autoridad marítima local.*

*Como la intención el Capitán del velero WOLFGANG GERBER no era partir de Santa Marta con destino a Barranquilla, y por tanto no fue la de ingresa al canal de acceso al Puerto de Barranquilla, por esa razón a lo mejor no recibió del Agente Marítimo como de la Capitanía de Puerto el Aviso de los navegantes 095 de fecha 09 de diciembre de 2011(...)"*. (Cursiva fuera de texto)

4. El cuarto argumento expuesto por la parte recurrente, en el cual considera que:

*"Afirma el perito que la experiencia del Capitán es muy amplia en este tipo de embarcaciones, siendo una persona idónea y capacitada para efectuar este tipo de navegación; y que se deduce que las circunstancias que llevaron a la ocurrencia del siniestro se debió a un desconocimiento del área, dada las características difíciles en el sector de Boca de Cenizas, especialmente en el sector este de los tajamares, donde la barra de sedimentos ocasiona que las condiciones de profundidad varíen notoriamente con respecto a lo plasmado en la carta. Si bien es cierto el Capitán del velero aproximó al puerto de Barranquilla porque las condiciones meteorológicas reportaban fuertes marejadas, situación que lo obligó a cambiar su rumbo inicial, y como lo afirma el informe presentado por el perito, esta situación le imponía navegar con olas de altura de entre 1.0 y 1.3 metros acuerdo a la escala de Beaufort, y situación que se le sumó al hecho que el velero se acercaba a la barra, sector donde la profundidad disminuye drásticamente y se genera el encuentro del mar con la desembocadura del Río Magdalena, observándose claramente la rompiente y la espuma que allí se genera, hecho que no pudo ser observado por el Capitán debido a que las condiciones de visibilidad en la hora de ocurrencia del siniestro era muy baja, dificultando la navegación visual. (...)"*. (Cursiva fuera de texto)

#### **Petición:**

*"Se sirva recovar parcialmente la Sentencia de primera instancia No. 0049 de fecha 14 de agosto de 2012, emanada de la Capitanía de Puerto de Barranquilla dentro de la investigación administrativa radicada bajo el No. 130012011011, mediante la cual se declara responsable de encallamiento y violación de las normas de Marina Mercante, y, consecuentemente, se exima del pago de la multa impuesta."* (Cursivas fuera de texto)

### **ANÁLISIS TÉCNICO**

En la investigación adelantada por la Capitanía de Puerto de Barranquilla, se nombró como Perito al señor OSCAR MANUEL FLOREZ RODRIGUEZ, para que conceptuara al respecto, así el día tres (03) de julio de 2009 presentó su informe, y posteriormente se corrió traslado a las

partes, dejando constancia que procedía la aclaración o complementación y la objeción por error grave, a lo que el día 19 de agosto de 2009 las partes presentaron solicitud de aclaración y complementación, las cuales fueron ordenadas y rendidas en audiencia.

El Perito marítimo, en su dictamen informó lo siguiente:

(...) ***"2.1 Relacionados con regulaciones de la Autoridad Marítimo Nacional***

- ❖ *La Capitanía de Puerto de Barranquilla tiene establecido una serie de procedimientos para efectuar tránsito y la aproximación a Bocas de Ceniza, para proceder área de abordaje del piloto, e instrucciones para el ingreso al canal navegable al Puerto de Barranquilla, considerando aspectos tales como velocidad, maniobrabilidad, condiciones de asiento y características especiales de cada embarcación.*
- ❖ *La Capitanía de Puerto de Barranquilla emitió el Aviso a los navegantes No. 095 con fecha 09 de diciembre de 2011, en el Aviso en mención se mencionan aspectos tales como:*
  - *Las condiciones meteomarinadas predominantes en el sector de Bocas de Ceniza.*
  - *La incidencia de las condiciones meteorológicas en el país y su incidencia en la vía fluvial y la velocidad de la corriente en el río.*
  - *Se establece un margen de seguridad correspondiente al 10% de la profundidad mínima publicada en el aviso en mención para cada sector.*
- ❖ *En la parte final del Aviso a los navegantes incluye una NOTA que dice: Cualquier situación particular de una motonave que no se incluya en este aviso y que implique la autorización de un desplazamiento, arribo o zarpe del puerto, debe ser solicitado, con la debida anticipación, a la Capitanía de Puerto siguiendo los procedimientos correspondientes: ninguna autorización de tránsito exime la responsabilidad del Capitán de la Nave y del Piloto Practico, quienes deban verificar en forma detallada la maniobra, la navegación y la seguridad en función de las condiciones especiales de cada buque.*

***2.2 Relacionadas con procedimientos***

*2.2.1 Dentro de los procedimientos básicos de seguridad abordaje, se consideran las condiciones operacionales impuestas por cada estado, dependiendo de las características específicas de cada puerto, lo cual es importante que el personal abordaje sea consciente de las implicaciones que estas tienen para la seguridad de la embarcación ya sea maniobrando, en puerto, fondeando, o en modo de posicionamiento dinámico.*

*2.2.2 Otro procedimiento básico de seguridad son las consideraciones geográficas para la normal navegación de una embarcación, hecho este que el Capitán debe tener en cuenta no solamente como una condición operacional, sino un aspecto que compromete la seguridad de la nave, estas consideraciones geográficas pueden ser: cercanía de la costa, entrada y salida de puerto, puntos de chequeo, navegación en un río, navegación en un canal.*

***Parte 2- Planificación del viaje***

- ❖ *Antes de cada viaje, el Capitán de toda embarcación deberá asegurarse de que la derrota prevista desde el puerto de salida hasta el primer puerto de escala sea planeado utilizando cartas adecuadas y correctas y otras publicaciones náuticas necesarias para el viaje que se*

*va a realizar, que contengan información precisa, completa y actualizada relativa a las restricciones y riesgos para la navegación de naturaleza permanente y previsible que afecten la seguridad de la navegación de la embarcación.*

**(...) 2.4 Relacionados con la operatividad de la motonave.**

*Previamente al siniestro la embarcación se encontraba en excelentes condiciones de navegabilidad, sus sistemas de propulsión mecánica y a vela se encontraban trabajando en muy buenas condiciones.*

*Los sistemas electrónicos, sistemas de comunicación y de ayuda a la navegación eran óptimos y se encontraban trabajando en buenas condiciones, sus sistemas de navegación eran si se quiere de última tecnología.*

**(...) 3.** *El lugar del siniestro fue a 0.8 millas aproximadamente a 1.482.40 metros al Norte del tajamar Oriental, en la posición aproximada latitud 11°07'13.44' N y longitud 74°50'57.94''.*

**4. Pronostico para el 12 de diciembre de 2011**

*Área Costera: cielo nuboso disminuyendo a poco nuboso en horas de la tarde. La temperatura ambiente oscilara entre 25°C y 32° C. Viento será de dirección sureste en horas de la mañana, cambiando a componente norte en horas de la tarde, con velocidades de 6 a 8 nudos (fuerza 3).*

*Área Marítimo: Viento será de componente este con velocidades entre 7 y 9 nudos (fuerza 3). La altura del oleaje fluctuara entre 1.0 y 1.3 metros (fuerte marejada).*

**(...) 5.5 Conducta Técnica y náutica del personal involucrado**

*Con relación a la conducta técnica y náutica tanto del Capitán como de la tripulación se indica lo siguiente:*

*La experiencia del Capitán es muy amplia, aproximadamente 20 años en diferentes embarcaciones de similares características al velero siniestrado, a bordo del velero ha permanecido por espacio de 03 años, en su aproximación al puerto de Barranquilla hizo empleo de la carta electrónica de la cual estaba dotado el velero.*

*De igual manera hizo uso de la carta de aproximación al puerto de Barranquilla COL 253, la cual según el Capitán no registraba peligro alguno para la navegación del velero y en esta era llevada la derrota de la embarcación es necesario mencionar el hecho que esta carta se quemó durante el incendio que se produjo a bordo del velero, razón por la cual no hay registro de la derrota que se traía.*

*Desde el punto de vista de información relacionada con el estado del mar y las condiciones meteorológicas, el Capitán contaba con suficiente información y recibía actualización permanente mediante el uso de los equipos de dotación del velero.*

## 5.6 *Análisis de los hechos ocurridos*

*Con base en los equipos y ayudas a la navegación con que contaba el velero, se puede deducir que este tenía equipos y ayudas a la navegación de última tecnología, todos estaban funcionando en perfecto estado y fueron utilizados adecuadamente, lamentablemente al parecer la carta electrónica no estaba debidamente actualizada, se desconoce las razones, así mismo manifiesta el Capitán que la carta COL 253 de aproximaciones al Puerto de Barranquilla, no registraba peligros a la navegación.*

*Con relación a las condiciones meteorológicas, reportadas por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas de Carta (CIOH), para el día de siniestro, el cual reporta fuertes marejadas, situación que imponía navegar con olas de altura entre 1.25 y 2.25 metros acuerdo a la escala beaufort. A esta situación se le suma el hecho de que el velero se acercaba a la barra, sector donde la profundidad disminuía drásticamente y se genera el encuentro del mar con la desembocadura del río Magdalena, observándose claramente la rompiente y la espuma que allí se genera, hecho este que al parecer no fue valorado por el Capitán de la embarcación.*

*Con relación al registro de la carta náutica de la fotografía N 1, llama la atención que aparezca un área de fondeo para veleros muy cerca del área del canal navegable, área que no está establecida por la Autoridad Marítima Colombiana. Sin embargo era una información que era válida para el Capitán del velero y ante las condiciones del mar, la considero como la mejor opción.*

## 6. *Conclusiones*

- A. *Si bien el tamaño del velero y sus condiciones de navegabilidad (calado, navegación mixta, maniobrabilidad) le dan mucha más flexibilidad para aproximar al Puerto de Barranquilla, le hubiera sido de mucha utilidad el uso de la información suministrada en el aviso a los navegantes No 095 con fecha 09 de diciembre de 2012.*
- B. *Con base en lo manifestado por el Capitán, las condiciones del mar comenzaron a tornarse más fuertes a 5 millas náuticas de la entrada al Puerto de Barranquilla, sin embargo no se estableció comunicación con la Estación de Control de tráfico Marítimo, para informarle la situación, obtener la información suficiente, relacionada con la forma de aproximación e ingreso, tráfico Marítimo en el canal navegable y de esta haber hecho el ingreso con la mayor seguridad posible y así resguardarse del mal tiempo.*
- C. *El velero estaba dotado de muy buenos equipos de navegación y comunicaciones, considera el suscrito que la tripulación pudo haber hecho un mejor uso de los equipos de comunicación, con el fin de obtener la información detallada y suficiente para aproximación e ingreso al Puerto de Barranquilla y de esta forma suplir la información que por alguna razón no aparecía en la carta electrónica y en las cartas de aproximación al puerto.*
- D. *No hay un área de fondeo establecida por la Autoridad Marítima Colombiana como la registra la carta náutica del velero.*
- E. *No hubo contaminación al medio marino.*

F. *No hubo personas muertas, heridas ni desaparecidas.*

G. *Se registraron daños considerables en el área de navegación y en la parte habitable del velero, así mismo se registraron pérdida de efectos personales de la tripulación producto del incendio generado durante el saqueo de la motonave.*"(Cursivas fuera de texto)

### CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Una vez revisado el expediente No 13012011011, proveniente en apelación de la Capitanía de Puerto de Barraquilla, que trata el siniestro marítimo de encallamiento del velero "FELICE", el día 14 de agosto de 2012, se profiere la sentencia No. 0049, decisión contra la cual la Agencia Marítima ECLIPSE LTDA, interpuso recurso de reposición y en subsidio apelación por medio de la gerente de la misma, la señora KELLY ALVIS, identifica con la cedula de ciudadanía No 22.494.088 de Barranquilla, sin embargo no se acredita que tenga la calidad de Abogada.

En vista de que las investigaciones por siniestro marítimo son verdaderos procesos jurisdiccionales, en los cuales el juez debe resolver una contención de carácter privado, lo cual se rige, en primer lugar por una norma procesal especial, Decreto Ley 2324 de 1984 y por otras normas supletivas como, el Código Civil, Código de Comercio y el Código General del Proceso.

El artículo 229 de la Constitución Política, establece:

*"Se garantiza el derecho de toda persona a acceder a la administración de justicia. La ley indicara en qué casos podrá hacerlo sin la representación de abogado."* (Cursivas y negrillas fuera de texto)

El parágrafo del artículo 38 del Decreto Ley 2324 de 1984, dispone:

*"Los capitanes de la nave o naves que hayan sufrido siniestro o accidentes, así como las demás partes interesadas o inculpadas, deberán ser representados conforme a los Capítulos IV y V del Título VI del Código de Procedimiento Civil."* (Cursiva y negrilla fuera de texto)

El artículo 73 del Código General del Proceso, dispone:

*"Las personas que hayan de comparecer al proceso deberán hacerlo por conducto de abogado legalmente autorizado, excepto en los casos en que la ley permita su intervención directa."* (Cursiva y negrilla fuera de texto)

Bajo estas disposiciones, la Dirección General rechaza de plano el recurso de apelación impetrado por la señora KELLY ALVIS, como gerente de la Agencia Marítima ECLIPSE LTDA, toda vez que toda actividad o acción presentada por sujetos procesales vinculados deberá realizarse a través de abogado.

Antes de estudiar los argumentos propuestos, por la apoderada del Capitán del velero, la señora DIANA CANTILLO GOMEZ, este Despacho considera pertinente clarificar que el presente recurso se resolverá teniendo en cuenta las facultades especiales conferidas al recurrente, las

cuales lo legitiman y autorizan para realizar las gestiones concretamente facultadas por el poderdante.

Del mismo modo, en cuanto a las violaciones de las normas de la Marina Mercante se refiere, tiene la atribución administrativa de investigar las presuntas infracciones e imponer las sanciones pertinentes.

Sin embargo, cuando la Autoridad Marítima en el transcurso de la investigación jurisdiccional por siniestro marítimo constata la transgresión a las normas de la Marina Mercante, deberá declararlo así en el fallo (art. 48 Decreto Ley 2324 de 1984).

Ahora bien, cabe anotar que una cuestión es la responsabilidad del siniestro marítimo y otra situación es la declaración de responsabilidad por violación a las normas de la Marina Mercante y las sanciones a que den lugar las mismas (Derecho Administrativo Sancionador).

Conforme a lo anterior, este Despacho entra a resolver los argumentos incoados por la Abogada DIANA CANTILLO GOMEZ, apoderada del Capitán del velero "FELICE", en el recurso de apelación, el cual va dirigido a solicitar se revoque la sentencia de primera instancia, emitida por la Capitanía de Puerto, y se exima del pago de la multa impuesta por la violación a las normas de Marina Mercante, al respecto es menester precisar lo siguiente.

1. En lo que respecta al primer argumento expuesto por la parte apelante, se hace necesario precisar que el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984 contempla como accidentes o siniestros marítimos los siguientes:

*"(...) 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 Internacional. Para los efectos del presente decreto son accidentes o siniestros marítimos, sin que se limite a ellos, los siguientes: a) el naufragio b) **el encallamiento**, c) el abordaje, d) la explosión o el incendio de naves o artefactos navales, 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 las instalaciones portuarias. (...)"*(Cursivas, negrillas y subrayas fuera de texto).

Por lo anterior, y según los hechos que fueron objeto de investigación se puede determinar estar ante un siniestro marítimo de encallamiento. En cuanto a lo establecido en la Resolución A-849 de la OMI se dan una serie de recomendaciones y prácticas que se emiten para las investigaciones que cada Estado aplica para la investigación técnica de los siniestros y accidentes.

2. Este Despacho entra a resolver el segundo argumento expuesto por la parte apelante en la cual indica que:

*"(...) El Capitán fue inducido a maniobrar la embarcación en dirección a su encallamiento por la falta de una carta de navegación oportunamente actualizada, así como por la carencia de una señalización que permitiera ubicar el bajo "La Barra" en condiciones climáticas desfavorables, en la oscuridad de la noche" (...)* (Cursiva fuera texto)

Respecto a lo que manifestó el Capitán del velero en las declaraciones rendidas, se deduce que

este realizo la navegación teniendo como Carta de navegación la de Almirantazgo y la Carta COL 253, sin hacer uso del aviso de los navegantes 095 de 09 de diciembre de 2011, el cual informa las condiciones batimétricas y especificaciones del sector de Bocas de Ceniza, y se establece un registro de profundidades, también contempla indicaciones que permitan realizar navegación de forma más segura al poseer mayor información respecto las condiciones del lugar.

Además de lo expuesto anteriormente, el Capitán del velero al guiarse por la Carta de Almirantazgo creyó que existía una zona de fondeo, la cual no se encuentra ni autorizada ni registrada por la Autoridad Marítima Colombiana en la Carta de navegación COL 253.

3. El tercer argumento expuesto por la parte apelante considera lo siguiente;

*"Como la intención el Capitán del velero WOLFGANG GERBER no era partir de Santa Marta con destino a Barranquilla, y por tanto no fue la de ingresa al canal de acceso al Puerto de Barranquilla, por esa razón a lo mejor no recibió del agente marítimo como de la Capitanía de Puerto el Aviso de los navegantes 095 de fecha 09 de diciembre de 2011" (...)* (Cursiva fuera texto)

No obstante, el Capitán del velero debió no solamente haberse informado respecto de las características del Puerto de zarpe y destino, sino que también debió haberse ilustrado sobre las condiciones de los puertos intermedios, más a aun si nunca había hecho esta clase de navegación.

El hecho de haber conocido la información del aviso a los navegantes No 095 con fecha 09 de diciembre de 2012, le hubiera sido de mucha utilidad al momento de la aproximación permitiéndole tener más información para tener navegación segura dada las condiciones tan particulares del sector de Bocas de Ceniza.

4. En un último argumento expuesto por la parte apelante, se considera lo siguiente;

El Capitán de la motonave venía realizando una navegación de forma segura, teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas del viaje, revisándolas de forma periódica según lo indicado en la declaración rendida, sin embargo, cuando este se encontraba navegando desde su puerto de origen (Santa Marta) al puerto de destino (Cartagena), en el trayecto, en cercanías con el puerto de barranquilla las condiciones cambiaron y se presentaron olas con una altura entre 1.25 y 2.25 metros de acuerdo a la escala beaufort.

Por lo anterior, el Capitán del velero decidió cambiar su trayectoria y buscar salvaguardar la seguridad de la tripulación y de su embarcación, dirigiéndose a una zona de fondeo contemplada en la Carta de Almirantazgo, zona de fondeo que no está autorizada por la Autoridad Marítima Colombiana.

De acuerdo al dictamen pericial rendido, respecto a la navegación este indica que:

*"Con relación al registro de la carta náutica de la fotografía N 1, llama la atención que aparezca un área de fondeo para veleros muy cerca del área del canal navegable, área que no está establecida por la Autoridad Marítimo Colombiana. Sin embargo era una información que era válida para el Capitán del velero y ante las condiciones del*

---

*mar, la considero como la mejor opción*". (Cursivas, negrillas y subrayado fuera de texto)

El Capitán cuando se dirigía a la "zona de fondeo" tenía el pleno convencimiento de que esta zona existía, dado que no conocía el sector para el cual se dirigía, y venía siendo guiado con los instrumentos de navegación que poseía el velero, los cuales antes del siniestro estaban en perfecto estado, y eran de última tecnología para la fecha de los hechos según lo indica el Perito en su informe.

Dadas las circunstancias como ocurrieron los hechos, la hora del siniestro y la falsa convicción del Capitán del velero sobre la existencia de una zona de fondeo, el desconocer las características tan particulares del Puerto de Barranquilla y Bocas de Ceniza, donde el Río Magdalena desplaza gran cantidad de sedimentación, y que para la fecha de los hechos el país estaba en un fuerte periodo invernal, por la dinámica de desplazamiento de sedimentación del Río Magdalena se forma lo que se conoce como el bajo "La Barra".

La decisión que tomo el Capitán del velero de arribar al puerto de Barranquilla surgió dadas las condiciones meteorológicas que pusieron en riesgo la seguridad de la vida de los tripulantes y la integridad estructural del velero al presentarse olas que dificultaron una navegación segura, siendo el puerto de Barraquilla un puerto intermedio en su trayectoria, considero que la mejor decisión era dirigirse a este, navegando baja la falsa convicción de que se dirigía a una zona de fondeo, cuando se acercó al el lugar conocido como la el bajo la barra las no pudo percatarse de las características tan particulares de este sector, dada la hora de la ocurrencia del siniestro.

Además de lo anterior, la errada confianza que tenía el Capitán del velero de la existencia de una zona de fondeo, y las características como ocurrieron los hechos, determinaron que las condiciones de navegación fueran más difíciles, a pesar de que el velero estaba dotado de tecnología de última generación, no fue posible evitar la ocurrencia del encallamiento.

Así las cosas, este Despacho considera que el siniestro marítimo ocurrió sin culpa o responsabilidad del Capitán del velero, toda vez que éste intentó preservar la vida de la tripulación, e hizo una navegación con la información que para el correspondía a la realidad.

Este Despacho encuentra probada que la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento ocurrió sin culpa o responsabilidad del Capitán del velero, razón por la cual este Despacho REVOCA la sentencia de primera instancia de fecha 14 de agosto de 2012, emitida por la Capitanía de Puerto de Barranquilla.

Luego de haber hecho el análisis de posibles violaciones a normas de Marina Mercante bajo los preceptos del Decreto 2324 de 1984 y teniendo en cuenta las disposiciones del Código de Comercio del libro V, no se evidencia incumplimiento a las normas antes citadas, razón por la cual, este Despacho procede a Revocar las sanciones impuesta en la sentencia de primera instancia de fecha 14 de agosto de 2012, emitida por la Capitanía de Puerto de Barranquilla.

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

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1º.- REVOCAR** en su integridad la decisión del 14 de agosto de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Barranquilla, conforme lo expuesto en la parte considerativa del presente proveído.

**ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Barranquilla el contenido de la presente decisión a los señores GERBER WOLFANG, en su condición de Capitán del velero "FELICE", a su apoderada, la señora DIANA CANTILLO GOMEZ, y a la Representante Legal de la Agencia Marítima ECLIPSE LTDA, la señora KELLY ALVIS, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**ARTÍCULO 3º.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Barranquilla, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 4º.- REMITIR** al Capitán de Puerto de Barranquilla, para que una vez quede en firme el presente fallo, allegue copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

- 2 DIC 2016

  
Vicealmirante **PABLO EMILIO ROMERO ROJAS**  
Director General Marítimo