

## **Ref: SINIESTRO “TRADEWIND PALM (Bandera de Panamá)”**

### **ENCALLAMIENTO (Apelación)**

#### **Puerto Barranquilla**

##### **Antecedentes**

Mediante informe presentado el día 24 de marzo de 2012, por el señor TS NESTOR WILIAM PARRA VERA, actuando en calidad de controlador 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 TRADEWIND PALM, de bandera de Panamá.

El 20 de abril de 2015, el capitán de Puerto Barranquilla profirió fallo de primera instancia, en el que declaró responsable al señor CHAND AVISNASH, Capitán de la MN TRADEWIND PALM y al señor OSCAR FLÓREZ RODRÍGUEZ, en calidad de Piloto Práctico. Se declaró en la responsabilidad de incurrir en violación a normas de Marina mercante y la imposición a título de sanción (Amonestación escrita) a los señores CHAND AVISNASH, en calidad de Capitán, al señor PAULO GUEVARA PAJARES, en su calidad de Segundo Oficial y al señor OSCAR FLÓREZ RODRÍGUEZ en calidad de Piloto Práctico de la MN TRADEWIND PALM.

EL 29 de mayo de 2015, el abogado Max Rangel, en calidad de Apoderado Judicial del Piloto Práctico Oscar Flórez, interpuso recurso de reposición y subsidio apelación contra la decisión de primera instancia.

##### **Competencia**

Es competente para conocer del presente caso la Dirección General, facultada por el Decreto Ley 2324 de 1984 en su artículo 2° y 58, en concordancia con el artículo 116 de la Constitución Política.

##### **Argumentos del Apelante**

- Del recurso de apelación Interpuesto por el abogado Max Rangel, se extrae que:

El fallo no plantea ningún problema jurídico y no especifica porque la maniobra del piloto carecía de prudencia.

Que las afirmaciones realizadas en el aparte denominado Periciales por la Capitanía de Puerto de Barranquilla, son inexactas e imprecisas, pues carecen de fundamento.

##### **Consideraciones del Director General Marítimo**

En cuanto los aspectos procesales y probatorios se refieren, este despacho evidencia que cada una de las etapas de investigación de primera instancia, adelantadas por el capitán de Puerto de Cartagena, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 35 al 50 del decreto ley 2324 de 1984.

De conformidad con el artículo 35 del decreto ley 2324 de 1984, la Dirección General Marítima tiene la competencia para investigar los siniestros marítimos que ocurran en su jurisdicción. De igual forma, el artículo 26 establece que los accidentes o siniestros marítimos será, literal b El Encallamiento.

### *De las consideraciones sobre el recurso de apelación interpuesto*

Frente a las afirmaciones inexactas por parte del despacho, alegadas por el apelante en las que aclara que sí fue entregada la información del plano batimétrico del área comprendida entre la boya No.23 y el Puente Pumarejo, según lo que se publica que se le realizó tanto el capitán como al piloto práctico, los dos hacen énfasis en que verbalmente se intercambiaron información, pero que el Capitán no solicitó el plano, sino después de que sucedió el encallamiento.

Se aclara que, si bien es cierto, existen confusiones en cuanto al nombre del remolcador, nada tiene que ver esto con la decisión, ni con el estudio del caso en concreto, pues no es un error de fondo, ni determinante, pues se concluye a partir de las acciones imprudentes del piloto práctico y del capitán. Es claro que, el capitán y el piloto práctico, contaban con una gran experiencia, pero se confiaron al momento de hacer la maniobra, ya que no se guiaron por las ayudas a la navegación, ni fueron prudentes a la hora de hacer el recorrido después del zarpe, pues debían tener claridad del riesgo que generaban al zarpar con un calado por popa de 8.08 y por proa de 7.36.

Así mismo, se precisa que, el área donde encalló la motonave se encontraba plenamente identificada en la carta batimétrica y la decisión de tomar una ruta en específico para el zarpe recaen cabeza del piloto práctico, que según los hechos no utilizó en su maniobra la carta 171 del 12 de marzo de 2012, expedida por CORMAGDALENA y de haberla empleado no tuvo en cuenta el calado del buque. Dicha maniobra se empezó a realizar por medio de cambios de información verbal, lo cual no permitió que el capitán de la nave obrara con diligencia, perdiendo así el control de la nave.

Este despacho concluye que el actor del señor Óscar Flórez, en su condición de piloto práctico de la motonave TRADEWIND PALM, no fue el acertado, debido a que no informó al Capitán de las condiciones de riesgo que se presentan a la hora de ejecutar la maniobra de practicaje en el puerto de Barranquilla, ni presentó la documentación necesaria al capitán para que esté pudiera tener control de la maniobra; por otro lado, tampoco fue adecuada la actuación del capitán al no tener pleno conocimiento de las condiciones batimétricas y dejar de una u otra manera que el mando la motonave al momento del siniestro estuviera en cabeza del práctico.

### **Análisis Técnico**

De acuerdo con el dictamen técnico rendido por el perito naval Ramiro Salazar, el encallamiento sucedió por:

#### Conducta del Capitán Chand Avisnash

*"La maniobra ejecutada por el capitán durante el zarpe y tránsito por el canal navegable, se considera inadecuada a la circunstancia, toda vez que, conociendo las limitaciones del calado, de acuerdo a la información contenida en el aviso a los navegantes No. 29 de marzo 20 de 2012 en donde se establece una profundidad mínima dentro del canal navegable de 8.2 m para el sector de la boya 25 y el Puente Pumarejo, no tuvo en cuenta el margen de seguridad correspondiente al 10% de la profundidad mínima establecida por la DIMAR".*

## Conducta del Piloto Práctico Oscar Flórez

*“La conducta náutica y técnica del piloto práctico de la motonave como asesor de la maniobra de zarpe fue incorrecta por:*

*Efectúa un inadecuado intercambio información, toda vez que no presentó al Capitán de la motonave el plano batimétrico No.171 vigente para el puente Pumarejo y la boya 23.*

*Efectuó un inadecuado asesoramiento capitán de la motonave, al no recomendar que se postergará el zarpe hasta tanto el buque cumpliera con el margen de seguridad establecido por la autoridad marítima que para el caso estaba referenciado en el aviso de los navegantes No. 29 de marzo 20 de 2012.”*

### *Del análisis jurídico y la declaración de responsabilidad civil extracontractual*

Es preciso recordar que el artículo 2356 del código civil contempla una presunción de responsabilidad en contra de quién despliega ciertas actividades que por su naturaleza generan peligro, para exonerarse, debemos ser una causa extraña que rompa el nexo causal, demostrando la ocurrencia de uno de los siguientes eventos:

1. Caso fortuito o fuera mayor
2. El hecho de un tercero
3. Culpa de la víctima

Sobre los elementos constitutivos del caso fortuito o fuerza mayor como eximente de responsabilidad contractual y extracontractual, la jurisprudencia y la doctrina nacional distinguen los siguientes: *a) la inimputabilidad, que consiste en que el hecho que se invoca como fuerza mayor o caso fortuito no se derive en modo alguno de la conducta culpable del obligado. b) la imprevisibilidad, se tiene cuando el suceso escapa las previsiones normales, es decir, que el acto que se alega era imposible preverlo.*

En el presente caso, se encuentra probado que:

La asesoría del piloto práctico en la maniobra del día 24 de marzo 2012 realizada con la motonave TRADEWIND PALM no fue la adecuada, toda vez que, no se ejerció de manera eficiente el asesoramiento que como experto en el conocimiento las condiciones operativas del área y el puerto debía realizarse la maniobra de zarpe.

El capitán de la motonave debía tener conocimiento de la maniobra que iba a realizar, tal como el comportamiento del río Magdalena, del canal navegable y la ruta que iba a llevar su nave; y no confiar solamente en la pericia del práctico en esta actividad teniendo presente, que es el capitán, única y exclusivamente quien ostenta la facultad de gobernar y dirigir el destino de la nave.

### **Del avalúo de los daños**

Se puede evidenciar que el fallador de primera instancia, se abstuvo de pronunciarse al respecto, toda vez que, no se cuenta con suficientes elementos materiales probatorios.

### **De la responsabilidad administrativa por violación a las normas de marina mercante**

Se declaró en la responsabilidad de incurrir en violación a normas de Marina mercante y la imposición a título de sanción (Amonestación escrita) a los señores CHAND AVISNASH, en calidad de Capitán, y al

señor OSCAR FLÓREZ RODRÍGUEZ en calidad de Piloto Práctico de la MN TRADEWIND PALM, por incurrir en violación del artículo 15 de la ley 658 de 2001.

Respecto de la responsabilidad del señor PAULO GUEVARA PAJARES, en su calidad de Segundo Oficial, se le había sancionado en primera instancia, pero el Despacho considera que, no se le puede imponer sanción, toda vez, que está bajo las órdenes del Capitán.

**Resuelve**

Confirmar los artículos primero, cuarto, quinto, sexto y séptimo del fallo en primera instancia del 20 de abril de 2012, Modificar el artículo segundo y tercero de primera instancia y declarar responsable de incurrir en violación de normas al señor Chand Avisnash y al señor Oscar Flórez, en calidad de Capitán y Piloto práctico, respectivamente e imponer a título de sanción amonestación escrita para ambos.