

06 SEI. 2013

297009107369 ✓

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el doctor CARLOS IVÁN ÁLVAREZ CLOPATOFSKY, apoderado especial del armador, capitán y tripulación de la motonave "AN YANG JIANG", en contra del fallo del 20 de octubre de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación jurisdiccional por siniestro marítimo de colisión entre la citada nave y el muelle No. 13 del Grupo Portuario S.A., ocurrido el 22 de junio de 2008, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante nota de protesta presentada por el capitán de la motonave "AN YANG JIANG", el Capitán de Puerto de Buenaventura tuvo conocimiento de los hechos acaecidos el 22 de junio de 2008, relacionados con el presunto siniestro de colisión entre la nave referenciada y el muelle No. 13 del Grupo Portuario S.A.
2. El día 23 de junio de 2008, el Capitán de Puerto de Buenaventura expidió auto de apertura a través del cual decretó la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación, verbigracia, declaración de parte, testimonial, documental y pericial, ésta última a cargo de un perito naval con especialidad en Navegación y Cubierta Categoría "A".
3. Teniendo en cuenta las pruebas practicadas durante la investigación, el Capitán de Puerto de Buenaventura proferió fallo de primera instancia mediante el cual declaró la responsabilidad en el grado de culpa, por el siniestro marítimo de colisión entre la nave "AN YANG JIANG" y el muelle No. 13 de al SPRB al señor LI ZHISONG, capitán de la citada nave.

De igual manera, el Capitán de Puerto declaró responsable por incurrir en violación a las normas de la Marina Mercante al señor LI ZHISONG, capitán de la nave "AN YANG JIANG" y al señor LUIS HERNANDO MARTÍNEZ AZCARATE, piloto práctico, imponiéndoles a título de sanción una multa equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes y un llamado de atención, respectivamente.

Por otra parte, estimó el avalúo de los daños ocasionados por el siniestro marítimo en Cien Millones de Pesos (\$100.000.000).

4. El día 29 de octubre de 2009, el doctor CARLOS IVÁN ÁLVAREZ CLOPATOFSKY, apoderado especial del armador, capitán y tripulación de la motonave "AN YANG JIANG", presentó recurso de reposición y en subsidio el de apelación en contra del fallo proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura el 20 de octubre de 2009, resuelto en vía de reposición por la misma Autoridad el 17 de noviembre de 2009.

ACTUACIÓN EN PRIMERA INSTANCIA

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

Con fundamento en lo dispuesto en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con los límites establecidos en la Resolución No. 0825 de 1994 de la Dirección General Marítima, los hechos ocurrieron dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Buenaventura

Así mismo, en virtud del Título IV del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 8° del artículo 8° del Decreto 1561 de 2002, norma vigente para la época del fallo de primera instancia, el Capitán de Puerto era competente para adelantar y fallar la presente investigación.

PRUEBAS

El Capitán de Puerto de Buenaventura decretó y practicó las pruebas listadas en los folios 453 al 471 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia.

DECISIÓN

Del análisis y valoración de las pruebas, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió fallo de primera instancia mediante el cual declaró la responsabilidad en el grado de culpa, por el siniestro marítimo de colisión entre la nave "AN YANG JIANG" y el muelle No. 13 del Grupo Portuario S.A., al señor LI ZHISONG, capitán de la citada nave.

De igual manera, el Capitán de Puerto declaró responsable por incurrir en violación a las normas de la Marina Mercante al señor LI ZHISONG, capitán de la nave "AN YANG JIANG" y al señor LUIS HERNANDO MARTÍNEZ AZCARATE, piloto práctico, imponiéndoles a título de sanción una multa equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes y un llamado de atención, respectivamente.

Por otra parte, estimó el avalúo de los daños ocasionados por el siniestro marítimo en Cien Millones de Pesos (\$100.000.000).

RECURSO

En contra del fallo de primera instancia, el doctor CARLOS IVAN ÁLVAREZ CLOPATOFSKY, apoderado especial del armador, capitán y tripulación de la motonave "AN YANG JIANG", presentó recurso de apelación en contra del fallo del 20 de octubre de 2009, con base en los siguientes:

FUNDAMENTOS DEL RECURSO

Del escrito de apelación presentado por el abogado CARLOS IVAN ÁLVAREZ CLOPATOFSKY, este Despacho se permite extraer los siguientes argumentos:

1. No encuentra fundamento alguno para que los alegatos de conclusión presentados por él no hagan parte integral del fallo de primera instancia, puesto que, independientemente que los argumentos finales no tengan fuerza respecto a la decisión que vaya a tomar la Autoridad, es un deber de ésta analizarlos.
2. Se evidenció un limitado conocimiento del idioma inglés por parte del capitán de la motonave que con toda seguridad debió haberse percatado el piloto, y que llevaron a que se tomaran las decisiones que dieron lugar al siniestro.
3. El piloto práctico obró con falta de diligencia y cuidado en la maniobra, dado que esperaba que lo ordenado a los remolcadores fuera cumplido, sin embargo, no verificó el acatamiento de la misma.

4. En cuanto a la sanción por violación a las normas de la Marina Mercante, considera que fue desproporcionada en contraposición a la impuesta al piloto práctico, por cuanto el armador, capitán el piloto práctico cometieron faltas similares.

5. Por último, indica que el fallo de primera instancia no detalla la valoración de los daños causados, es decir, se establece en el artículo quinto de la parte resolutive que el avalúo equivaldrá a Cien Millones de Pesos (\$100.000.000), pero no distribuye la cifra entre los daños que recibió el muelle No. 13 y los ocasionados a la motonave AN YANG JIANG.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

JURISDICCIÓN Y 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.

Debe aclararse a su vez, que las decisiones de la Autoridad Marítima dentro de investigaciones por siniestro marítimo son sentencias extrañas al control de la jurisdicción Contenciosa Administrativa y prestan mérito ejecutivo, en virtud de las funciones jurisdiccionales consagradas en el Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 constitucional.

Al respecto, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, en consulta No. 1605 del 4 de noviembre de 2004, indicó lo siguiente:

"El Capitán de Puerto, en primera y el Director Marítimo, en segunda instancia, tienen la calidad de jueces frente a las controversias cuyo conocimiento uvoquen en razón de un siniestro o accidente marítimo, en la medida, en que la Carta permite, como ya se vio, el ejercicio excepcional de funciones jurisdiccionales.

Si bien es cierto, en las investigaciones por siniestros marítimos la autoridad marítima debe analizar, en cada caso, si se trasgredió alguna norma de tráfico o de seguridad marítima, también lo es, que el fin de la investigación no es sólo determinar las normas trasgredidas y sancionar por ese hecho, sino declarar la culpabilidad y responsabilidad civil extracontractual que les cabe a quienes intervinieron en el accidente o tienen su tutela jurídica (armador, propietario, etc.)." (Cursiva fuera del texto).

El citado criterio ha sido reiterado en pluralidad de decisiones adoptadas por la misma corporación como las siguientes: Auto del 13 de febrero de 1990, expediente No. 227, Actor: Sermar Ltda., Consejero Ponente: Simón Rodríguez Rodríguez; Auto del 14 de febrero de 1990, expediente No. 209, Actora: Remolques Marítimos y Fluviales, Consejero Ponente: Luis Antonio Alvarado Pantoja; Auto del 14 de marzo de 1990, expediente No. 521, Consejero Ponente: Samuel Buitrago Hurtado; Auto de 9 de mayo de 1996, expediente No. 3207, Actora: Flota Mercante Gran Colombiana, Consejero Ponente: Libardo Rodríguez Rodríguez; y sentencia del 26 de octubre de 2000, proferida por la Sección Primera, expediente No. 5844.

La misma posición ha sido acogida por la Corte Constitucional en sentencia C-213 de 1994, al analizar la constitucionalidad del Decreto Ley 2324 de 1984.

CASO CONCRETO

De acuerdo al acervo probatorio obrante en el expediente, se coligen como circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro de colisión, las siguientes:

- El día 22 de junio de 2008, aproximadamente a las 07: 10 horas la motonave AN YANG JIANG arribó al puerto de Buenaventura.
- Para la maniobra de atraque al muelle No. 13 de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, el capitán de la nave AN YANG JIANG contó con la asesoría del piloto práctico LUIS MARTÍNEZ AZCARATE y de la asistencia de los remolcadores CHANUL y CHONTA (Folio No. 76).
- En dicha operación, la motonave "AN YANG JIANG" colisionó contra el muelle del Grupo Portuario, golpeando con la proa del buque la columna soporte de la defensa del muelle, ocasionando daños en la parte superior de la defensa tanto en el concreto como en los cauchos, y en la nave rotura en el tubo de la roda (Folio No. 73).
- El día 23 de junio de 2008 y con fundamento en los hechos anteriormente descritos, el Capitán de Puerto de Buenaventura expidió auto de apertura a través del cual decretó la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación, verbigracia, declaración de parte, testimonial, documental y pericial, ésta última a cargo de un perito naval con especialidad en Navegación y Cubierta Categoría "A".
- Teniendo en cuenta las pruebas practicadas durante la investigación, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió fallo de primera instancia mediante el cual declaró la responsabilidad en el grado de culpa, por el siniestro marítimo de colisión entre la nave "AN YANG JIANG" y el muelle No. 13 del Grupo Portuario S.A., al señor LI ZHISONG, capitán de la citada nave.

De igual manera, el Capitán de Puerto declaró responsable por incurrir en violación a las normas de la Marina Mercante al señor LI ZHISONG, capitán de la nave "AN YANG JIANG" y al señor LUIS HERNANDO MARTÍNEZ AZCARATE, piloto práctico, imponiéndoles a título de sanción una multa equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes y un llamado de atención, respectivamente.

Por otra parte, estimó el avalúo de los daños ocasionados por el siniestro marítimo en Cien Millones de Pesos (\$100.000.000).

Conforme a lo anterior, este Despacho entra a resolver los argumentos incoados por el apoderado en el recurso de apelación:

1. En cuanto a los alegatos de conclusión y la obligación del Capitán de Puerto de incluirlos en la parte motiva del fallo, esta Dirección se permite hacer las siguientes aclaraciones:

- El artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984 en concordancia con el artículo 304 del Código de Procedimiento Civil, señalan el contenido de los fallos, indicando en primera medida que las sentencias de la Autoridad Marítima deberán ser motivadas, es decir, con los fundamentos de hecho y de derecho necesarios para emitir una declaración de responsabilidad, por lo que constituye un *deber* el análisis crítico de las pruebas legalmente practicadas.

Dentro de este contexto, los alegatos de conclusión presentados por las partes configuran una de las fases de la investigación, las cuales son obligatorias y garantistas del debido proceso, donde mal haría el Juez omitir tal fase, ya que constituiría una causal de nulidad (Folio No. 386, numeral 6°, artículo 140 CPC).

Ahora, otro asunto es que dichos alegatos deban hacer parte de la sentencia, lo cual no es deber del juez hacerlo (Art. 37 CPC), dado que el debido proceso y derecho de igualdad de las partes se garantizó en el acto procesal que fijó el término para que las mismas los presentaran, lo cual se evidencia ostensiblemente en el expediente.

2. Tratándose del idioma, se tiene que dentro del acervo probatorio obrante en el expediente, no se constata medio alguno que compruebe que el capitán y la tripulación de la nave "AN YANG JIANG" no entendieran las instrucciones dadas por el piloto práctico en lengua inglesa, y en caso tal de que esa hubiese sido la situación, el capitán nunca manifestó dicha connotación. Muestra de ello, lo indica la declaración rendida por el señor LI ZHISONG, capitán de la motonave citada, así:

"(...) PREGUNTADO: Sírvase manifestar al despacho si o no el piloto práctico el retransmitía las órdenes que daba al remolcador en español, en idioma inglés a la motonave? CONTESTO: Sí. PREGUNTADO: Informe al despacho si o no en todo momento entendió y estuvo de acuerdo con las instrucciones dadas por el piloto práctico a los remolcadores? CONTESTO: Yo no entendí porque estaba hablando por el radio con el primer oficial (Folio No. 83)...., Si todas las órdenes que el piloto le dio al remolcador las entendía (Folio No. 84) (Subrayado y cursiva por fuera de texto).

Así pues, este Despacho desprecia los argumentos planteados por el recurrente, toda vez que como se mencionó anteriormente queda demostrado que el idioma no fue causa eficiente para exonerar de responsabilidad al capitán de la nave y/o su tripulación.

3. En atención a las obligaciones del piloto práctico, la ley 658 de 2001, reglamentada por el Decreto 1466 de 2004, establecen que es él la persona experta en el conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas de la jurisdicción de una capitania de puerto marítima, capacitada para atender las consultas de los capitanes de los buques y asesorarle en todos los temas relacionados con las operaciones cuya obligación requieren de su asesoría.

Dentro de este contexto, a diferencia del estado de Panamá, en la mayoría de los estados incluyendo el de Colombia, el piloto práctico nunca toma el gobierno de la nave y de su tripulación, por lo que para todos los efectos el capitán seguirá estando revestido de todas las atribuciones y obligaciones legales de su gestión, verbigracia, gobierno y dirección de la motonave.

Por lo tanto, tratándose de las responsabilidades legales de gestión y gobierno, el piloto práctico nunca desplazará al capitán de sus gestiones y obligaciones, las cuales son de carácter restrictivo¹.

De otra parte, en cuanto a la responsabilidad civil extracontractual atañe, la jurisprudencia nacional ha clasificado la navegación como una actividad peligrosa, la cual se encuentra inmersa en el régimen de responsabilidad objetiva.

¹ El artículo 1495 del Código de Comercio preceptúa: "El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave", lo cual traduce que en ningún momento de la travesía marítima se podrá delegar esa atribución, dicha obligación es restrictiva.

En este sentido, el elemento culpabilístico fue trasegado, dejando así operante un sistema donde el *daño* es el que da nacimiento a la responsabilidad. Sin embargo, quien ocasionó el respectivo menoscabo, podrá romper el nexo causal (hecho y el daño) demostrando la ocurrencia de una causa extraña (caso fortuito o fuerza mayor, culpa exclusiva de la víctima, hecho de un tercero)².

En este orden de ideas, se puede deducir que con relación a la colisión referenciada, el capitán de la nave "AN YANG JIANG" no pudo romper el nexo causal entre el hecho y el daño, así como se demuestra en su declaración:

"(...) PREGUNTADO: Sírvase decir si o no el piloto práctico dio la instrucción de soltar cabos del remolcador a proa de la motonave? CONTESTO: No. (Folio No. 86) (Subrayado y cursiva por fuera de texto)

Más adelante el primer oficial de la nave "AN YANG JIANG" señaló:

"(...) PREGUNTADO: De quien es la obligación de mantener la sujeción del cabo a bordo del buque, de la tripulación del buque o de la tripulación del remolcador y de quien reciben órdenes para ejecutar las maniobras pertinentes en proa en relación con los cabos. CONTESTO: Yo no sé, si la línea del remolcador no hubiese cogido seno mi tripulación no la hubiese liberado. Yo recibo las órdenes del capitán y las retransmito a la tripulación...

PREGUNTADO: Empujó o no el remolcador Chanul a la nave después de tirar cabos para evitar que el buque se fuera más de frente con el muelle. CONTESTO: A pesar de nosotros liberar o haber liberado la línea que lo mantenía asegurado al buque, el remolcador siempre estuvo empujando. (Folio No. 95) (Subrayado y cursiva por fuera de texto).

Aunado a ello, del dictamen pericial rendido por el perito naval categoría (A) PEDRO RINCÓN VARGAS, se puede esgrimir lo siguiente:

"... Posibles causas que dieron lugar al siniestro marítimo: Por parte del Primer Oficial de la MN AN YANG JIANG: - Haber permitido soltar el cabo de maniobra del Remolcador CHANUL por parte de la tripulación...". (Folio No. 213) (Subrayado por fuera de texto).

Teniendo en cuenta lo anterior se puede constatar que el piloto práctico nunca dio la orden de soltar los cabos, no obstante, sí se percibe la falla en la comunicación entre el capitán de la nave "AN YANG JIANG" y su tripulación, situación que se evidencia en la aceptación del primer oficial de haber liberado la línea que mantenía atada al buque con el remolcador.

De esta manera, si el capitán no dio la orden de soltar cabos y liberar la línea por qué lo hizo? Dicha situación no solo demuestra falta de coordinación, sino que reafirma la responsabilidad del capitán de la nave en la ocurrencia del siniestro, por cuanto por vía de omisión y/o acción permitió que la tripulación realizara operaciones que pusieran en peligro inminente la seguridad en el mar.

Ahora, ¿Por qué la responsabilidad radica en el capitán de la nave AN YANG JIAN?

² Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, Sentencia del (24) de agosto de dos mil nueve (2009), magistrado ponente WILLIAM NAMÉN VARGAS

Este interrogante se puede resolver a través de los siguientes presupuestos jurídicos:

- a. La responsabilidad objetiva por actividad peligrosa (responsabilidad objetiva)
- b. La responsabilidad por el hecho ajeno (responsabilidad directa "in eligendo" "in vigilando"- culpa presunta)

En cuanto a la responsabilidad objetiva, ésta quedó expresada en los párrafos anteriores, sin embargo, referente a los daños que ocasionó la tripulación se tiene que al ser el capitán de la nave el sujeto que selecciona su tripulación, es deber de él velar por su vigilancia y control, por lo que cualquier falta de coordinación entre éste y aquellos lo hará directamente responsable de las omisiones u acciones generadoras de daños.

Al respecto, la sentencia de la Corte Constitucional³ ha preceptuado:

"(...) Este tipo de responsabilidad civil es la que se imputa por disposición de la ley a una persona que a pesar de no ser la causante inmediata del daño, está llamada a repararlo por la presunción de culpa que sobre ella pesa, la cual, según un sector de la doctrina acogido por nuestro ordenamiento civil, se funda en el incumplimiento del deber de vigilar, elegir o educar -culpa in vigilando, culpa in eligendo- al causante inmediato del daño, con quien de acuerdo con los supuestos previstos en las normas, tiene una relación de cuidado o dependencia. Mientras que, según otro sector de la doctrina, acogido en otros ordenamientos civiles en el derecho comparado, se funda en un criterio de imputación objetiva -la teoría del riesgo creado o riesgo beneficio- conforme a la cual, quien se beneficia de una actividad debe soportar las cargas que se derivan del ejercicio de dicha actividad. El entendimiento de la modalidad de responsabilidad por el hecho ajeno ofrece alguna discusión en la doctrina, como quiera que bajo una comprensión más compleja se suele sostener que la responsabilidad en estos casos no tiene origen en la conducta de un tercero -responsabilidad indirecta-, sino en el incumplimiento del deber propio -responsabilidad directa -, cual es en cada caso el de vigilar, elegir o educar y que vendría a constituir la causa inmediata del daño (Negrilla y cursiva por fuera de texto).

Así pues, del análisis de las pruebas y de su cotejo con las reglas de la sana crítica; además del estudio de la jurisprudencia nacional en cuanto a la responsabilidad civil extracontractual se refiere, queda demostrada la responsabilidad del capitán de la nave en la ocurrencia del siniestro marítimo de colisión con el muelle No 13 del Grupo Portuario de Buenaventura.

4. De otra parte, con relación a la sanción impuesta por violación a las normas de la Marina Mercante al capitán de la motonave "AN YANG JIANG", con ocasión de no llevar a bordo la carta náutica Colombiana, sino la del Almirantazgo Británico, este Despacho con miras a garantizar los principios de proporcionalidad y razonabilidad de la sanción en correspondencia a la conducta investigada, y en virtud del literal b., del numeral 2º, del artículo 31 de Decreto Ley 2324 de 1984, procederá a disminuir la multa en un 50%, de conformidad con el literal f., ibídem.

No obstante, se evidencia por este Despacho que en la parte resolutive del fallo de primera instancia, no se clarifica el valor de los (10) salarios mínimos legales vigentes, por lo que se procederá a modificar dicho artículo en el entendido de que la mencionada sanción disminuida a la mitad, es

³ Sentencia C-1235 del 2005, magistrado ponente: Dr. Rodrigo Esecbar Gil

⁴ El comunicar a la Capitanía de Puerto o a la Dirección General Marítima las faltas propias.

decir a cinco (05) S.M.L.M.V., corresponderá para el año 2013⁵ a Dos Millones Novecientos Cuarenta y Siete Mil Quinientos Pesos (\$2.947.500).

5. Por último, tratándose del avalúo de los daños apreciados y su determinación, ésta Dirección estima necesario proceder a especificar la *condena en concreto* realizada por el Capitán de Puerto de Buenaventura en el fallo de primera instancia, clasificando los respectivos valores de los daños, conforme al material probatorio obrante en el expediente (Folio No. 210), así:

| | DAÑOS | VALOR |
|-----------------------------------|--|---|
| MUELLE NO. 13 DEL GRUPO PORTUARIO | <p>-VISTA SUPERIOR ABCISA 95: Pérdida de concreto en el filo del muelle, 30 centímetros a cada lado por 2 metros de longitud.</p> <p>-VISTA INFERIOR ABCISA 95: Pérdida de concreto en la parte de estribor del cuerpo de la abcisa 95, la cual está soportada por una columna de 50 centímetros de lado. El área afectada es de 50 cm a cada lado x 2.10 metros de altura.</p> <p>-VISTA SUPERIOR DE LA ABCISA 90: Pérdida de concreto en un área de 1.30 x 1.0 metros con una profundidad sin definir.</p> <p>-VISTA INFERIOR DE LA ABCISA 90: * Daños en la columna: fracturas en el concreto en el punto superior que es donde se fija y soporta la sección longitudinal del muelle. La columna presenta pérdida de concreto y fracturas a su alrededor en la parte baja; a 4.10 metros desde la parte superior.</p> <p>-DAÑOS EN LA ESTRUCTURA EXTERIOR: Pérdida de concreto en el filo superior en una superficie de 1.30 x 0.50 metros Fracturas en el concreto en la parte superior y que se hacen visibles alrededor de todo su cuerpo. Los espárragos de fijación de la parte superior de la defensa quedaron parcialmente descubiertos.</p> | Treinta y Cinco Millones de Pesos \$35.000.000 |
| MOTONAVE AN YANG JIANG | <p>-EN LA PROA: La roda y láminas de acero entre las marcas de calado 6.60 y 10.60 metros. La roda se encuentra con huellas de cemento entre las marcas de calados 8.60 y 9.60 metros. Entre las marcas de calados 10.00 y 10.60 metros se ven 2 huecos</p> <p>-TANQUE DE PROA: Las láminas de la roda se encontraron separadas, desoldadas en una altura de 4.10 metros por 10 a 20 centímetros de ancho, el espesor de las láminas era de 5</p> | Sesenta y Cinco Millones de Pesos (\$65.000.000) |

⁵ Tratándose de investigaciones por siniestros marítimos en los que se impona multa por violación a normas de Marina Mercante, será el salario mínimo legal mensual vigente para la fecha del fallo que resuelve el asunto, es decir el de segunda instancia, con fundamento en el grado jurisdiccional que tienen estas actuaciones (Circular No. 29200803699 MD-DIMAR-GLEMAR-810)

| | | |
|--------------|---|---|
| | <p>milímetros.</p> <p>Las abolladuras de las láminas en la roda con un área de 4 x 1 metro a cada costado de la roda.</p> <p>Los 2 huecos con mediadas de 10 y 20 centímetros de diámetro.</p> <p>Las láminas de acero que sirven de refuerzos transversales entre las láminas de los costados de la roda, se encontraron con desgaste, con un espesor hasta 3 milímetros y 3 de ellas abolladas o dobladas como resultados del siniestro marítimo.</p> | |
| TOTAL | | Cien Millones de Pesos (\$100.000.000) |

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR el ARTÍCULO PRIMERO del fallo de primera instancia del 20 de octubre de 2009, conforme a la parte motiva de este fallo, el cual quedará así:

"Declarar responsable por el siniestro marítimo de colisión entre la motonave "AN YANG JIANG" y el muelle No. 13 del Grupo Portuario S.A., al señor LI ZHISONG, identificado con el pasaporte No. KAK01AM06131135 de China, capitán de la citada nave".

ARTÍCULO 2º.- MODIFICAR el ARTÍCULO TERCERO del fallo de primera instancia del 20 de octubre de 2009, conforme a la parte motiva de este fallo, el cual quedará así:

"Imponer a título de sanción al señor LI ZHISONG, identificado con el pasaporte No. KAK01AM06131135 de China, capitán de la nave "AN YANG JIANG", por incurrir en violación a las normas de la Marina Mercante la multa equivalente a cinco (05) salarios mínimos legales mensuales vigentes, suma que asciende a Dos Millones Novecientos Cuarenta y Siete Mil Quinientos Pesos (\$2.947.500), los cuales deberán ser pagados de forma solidaria con el armador de la nave COSCO SHIPPING LTD y consignados a favor de la Dirección del Tesoro Nacional, cuenta corriente No. 05000024-9, código rentístico 1313-75, del Banco Popular, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la ejecutoria del presente fallo".

ARTÍCULO 3º.- MODIFICAR el ARTÍCULO QUINTO del fallo de primera instancia del 20 de octubre de 2009, conforme a la parte motiva de este fallo, así:

"Estimar el avalúo de los daños ocasionados con el siniestro marítimo de colisión entre la motonave "AN YANG JIANG" y el Muelle No. 13 del Grupo Portuario de Buenaventura en el equivalente a Cien Millones de Pesos (\$100.000.000), los cuales estarán a cargo del señor LI ZHISONG, identificado con el pasaporte No. KAK01AM06131135 de China, capitán de la citada nave, solidariamente con la empresa COSCO SHIPPING LTD, armador de la referenciada, determinados de la siguiente manera:

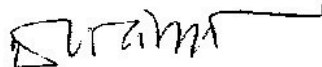
| | DAÑOS | VALOR |
|-----------------------------------|---|---|
| MUELLE NO. 13 DEL GRUPO PORTUARIO | <p>-VISTA SUPERIOR ABCISA 95: Pérdida de concreto en el filo del muelle, 30 centímetros a cada lado por 2 metros de longitud.</p> <p>-VISTA INFERIOR ABCISA 95: Pérdida de concreto en la parte de estribor del cuerpo de la abscisa 95, la cual está soportada por una columna de 50 centímetros de lado. El área afectada es de 50 cm a cada lado x 2.10 metros de altura.</p> <p>-VISTA SUPERIOR DE LA ABCISA 90: Pérdida de concreto en un área de 1.30 x 1.0 metros con una profundidad sin definir.</p> <p>-VISTA INFERIOR DE LA ABCISA 90: * Daños en la columna: fracturas en el concreto en el punto superior que es donde se fija y soporta la sección longitudinal del muelle. La columna presenta pérdida de concreto y fracturas a su alrededor en la parte baja; a 4.10 metros desde la parte superior.</p> <p>-DAÑOS EN LA ESTRUCTURA EXTERIOR: Pérdida de concreto en el filo superior en una superficie de 1.30 x 0.50 metros Fracturas en el concreto en la parte superior y que se hacen visibles alrededor de todo su cuerpo. Los espárragos de fijación de la parte superior de la defensa quedaron parcialmente descubiertos.</p> | Treinta y Cinco Millones de Pesos \$35.000.000 |
| MOTONAVE AN YANG JIANG | <p>-EN LA PROA: La roda y láminas de acero entre las marcas de calado 6.60 y 10.60 metros. La roda se encuentra con huellas de cemento entre las marcas de calados 8.60 y 9.60 metros. Entre las marcas de calados 10.00 y 10.60 metros se ven 2 huecos</p> <p>-TANQUE DE PROA: Las láminas de la roda se encontraron separadas, desoldadas en una altura de 4.10 metros por 10 a 20 centímetros de ancho, el espesor de las láminas era de 5 milímetros. Las abolladuras de las láminas en la roda con un área de 4 x 1 metro a cada costado de la roda. Los 2 huecos con mediadas de 10 y 20 centímetros de diámetro. Las láminas de acero que sirven de refuerzos transversales entre las láminas de los costados de la roda, se encontraron con desgaste, con un espesor hasta 3 milímetros y 3 de ellas abolladas o dobladas como resultados del siniestro marítimo.</p> | Sesenta y Cinco Millones de Pesos (\$65.000.000) |
| TOTAL | | Cien Millones de Pesos (\$100.000.000) |

ARTÍCULO 4º.- CONFIRMAR los artículos restantes del fallo de primera instancia del 20 de octubre de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura.

ARTÍCULO 5º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura el contenido del presente fallo al abogado CARLOS IVÁN ÁLVAREZ CLOPATOFSKY, identificado con cédula de ciudadanía No. 72.188.017 de Santa Marta, tarjeta profesional No. 104.494 del C.S.J., apoderado de los armadores, capitán y tripulación de la motonave AN YANG JIAN, al señor LUIS HERNANDO MARTÍNEZ AZCARATE, piloto práctico, a la doctora CLAUDIA VIVIANA BENITEZ VILLAMIZAR, representante legal de PACIFIC PILOT, al doctor CARLOS ALBERTO ARIZA OYUELA, apoderado especial de los capitanes y armadores de los remolcadores CHANUL Y CHONTA, a la doctora ELIZABETH ROSANA SALAS JIMÉNEZ, apoderada especial del Grupo Portuario S.A., y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 6º.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Buenaventura para que, una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, remita copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.



06 SET. 2013

Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ
Director General Marítimo