

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 20 de abril de 2021

Referencia: 14012014003

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación presentado en contra del fallo de primera instancia de fecha 29 de septiembre de 2019, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta dentro de la investigación jurisdiccional adelantada por siniestro marítimo naufragio de la M/N "LA BALLENA" con matrícula MC-04-016, ocurrido el 11 de abril de 2014, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento de los hechos el día 11 de abril de 2014, a través del correo electrónico remitido por el Gerente Administrativo de DRUMMOND LTDA, quien informó sobre la ocurrencia del siniestro marítimo acaecido en el terminal de American Port Company Inc, consistente en el naufragio de la M/N "LA BALLENA" mientras la M/N "KING HAROLD" efectuaba maniobra de zarpe en el muelle que se indica y que se produjo como consecuencia de la turbulencia generada por el remolcador "SALVATORE" que apoyaba la referida maniobra.
2. Mediante auto de la misma fecha, el Capitán de Puerto de Santa Marta decretó la apertura de la investigación por el presunto siniestro marítimo de naufragio y presunta contaminación marina, 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. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia el 29 de septiembre de 2017, mediante el cual declaró civilmente responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la M/N "LA BALLENA" con matrícula MC-04-016, al capitán de la motonave "KING HAROLD" con bandera de Islas Marshall y al piloto práctico de la referida nave. En similar sentido, se declaró responsables solidarios de pago de los daños que se reclamen ante la jurisdicción ordinaria al armador de la M/N "KING HAROLD" y a la agencia marítima LBH COLOMBIA LTDA.

Así mismo, se fijó el avalúo de los daños como consecuencia de lo acontecido en la suma equivalente a CIENTO TRES MILLONES TRESCIENTOS NOVENTA Y OCHO MIL DOSCIENTOS DIEZ PESOS M/CTE. (\$ 103.398.210).

4. Mediante escrito de fecha 23 de octubre de 2017, el abogado ALFREDO RICARDO POLO QUINTANA, apoderado del señor LUIS CARLOS MADROÑERO VEGA en

Identificador: r06U fmxU FMnn S12B vIXc 2Ext uz8=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento depende de la validez de este documento electrónico.

calidad de piloto práctico de la M/N "KING HAROLD" presentó recurso de reposición y en subsidio apelación en contra del fallo de primera instancia del 29 de septiembre de 2017.

5. El Capitán de Puerto de Santa Marta resolvió el recurso de reposición interpuesto el día 04 de octubre de 2019, confirmando en su integridad el fallo proferido en primera instancia y concediendo el recurso de apelación ante esta Dirección General.

COMPETENCIA

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

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

ARGUMENTOS DEL APELANTE

En el escrito de apelación presentado por el apoderado del piloto práctico de la M/N "KING HAROLD", indicó que el fallo de primera instancia desconoció la importancia, relevancia e incidencia de los hechos para establecer en términos de justicia la responsabilidad sobre el siniestro.

Respecto de la prueba pericial ordenada en el plenario, consideró el recurrente que el Capitán de Puerto de Santa Marta no se ocupó de argumentos y contradicciones que éste contenía y de los cuales este Despacho resalta algunos:

- a) Que la responsabilidad en garantizar la seguridad de un muelle es del propietario y operador del muelle, con mayor razón si este se halla en construcción...*
- d) Que era responsabilidad y competencia del supervisor de operaciones del muelle en construcción y del capitán de la embarcación coordinar la operación de la embarcación LA BALLENA en forma segura, atendiendo los estándares de prevención y seguridad previstos en el manual de operación del muelle o documento equivalente...*
- h) Que la persona a cargo de las operaciones en el terminal marítimo era responsable de suministrar al capitán del buque y al piloto práctico "toda la información necesaria de acuerdo a la situación real y el entorno de dicha instalación portuaria con respecto a la operación de zarpe".*
- j) Que los capitanes del buque y pilotos prácticos no les corresponde asumir que las personas encargadas de la operación de los muelles les omite información relevante.*



Identificador: r0BU fmXU FMmm S1ZB v1Xc 2EXt uz8=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza mediante el código QR adjunto.

k) Que el perito no se ocupó de analizar y estudiar la participación del supervisor de operaciones del terminal marítimo, porque si bien está claramente identificado en el expediente, no fue llamado a declarar por la Capitanía de Puerto...

n) Que el encargado de la información y verificación física del muelle en forma minuciosa y anticipada de la maniobra de zarpe del buque KING HAROLD era el supervisor de operaciones de turno.

Advirtió el recurrente, que hubo una planeación adecuada de la maniobra por el capitán de la M/N "KING HAROLD" y su representado al momento de la entrevista previa a la maniobra, donde la normalidad de operación de la motonave, la funcionalidad de los equipos involucrados, las condiciones meteorológicas, inspección visual del entorno, es decir, que a su juicio se realizaron todas las preparaciones para una adecuada maniobra de zarpe.

Luego concluyó el apelante indicando que, el fallador de primera instancia exigió del piloto práctico que representa gestiones que no corresponden a sus funciones u obligaciones, adoptando un criterio subjetivo de apreciación y no objetivo, en tanto refleja percepciones u opiniones personales que contradicen las obligaciones de los pilotos prácticos, según él, claramente delimitadas en el Decreto 1466 de 2004 que reglamenta la actividad de practicaje pues no existen obligaciones sobre los pilotos prácticos de realizar labores de inspección física en terminales portuarios en construcción.

Así mismo, señaló aspectos que considera no fueron tenidos en cuenta por el *a-quo* respecto de la instalación portuaria de la empresa DRUMMOND LTDA, resaltando que el muelle donde se hallaba atracada la motonave "KING HAROLD", se encontraba en condiciones atípicas de operación dado que tenía una parte en operación permanente y en la parte final del muelle estaba en construcción; igualmente, refirió que la instalación portuaria opera bajo la coordinación de un jefe de operaciones quien autorizaba la ejecución de las maniobras y que al momento de presentarse el siniestro marítimo el encargado de las obras en el muelle era el señor FRANCISCO GARCÍA, quien no fue llamado a declarar en la investigación.

De otra parte, señaló que el capitán de la M/N "LA BALLENA" tenía pleno conocimiento de la maniobra de zarpe de la M/N "KING HAROLD" y debió informar al director de operaciones portuarias del terminal o generar una advertencia sobre el riesgo que corría al estar "oculto en el área de maniobra". Igualmente, resaltó que la declaración rendida por él durante la etapa de audiencias se encuentra viciada por cuanto tenía conocimiento de todas las demás declaraciones rendidas por los involucrados al haber aceptado que estuvo presente en las mismas.

En otro aparte del escrito de apelación presentado por el apoderado del piloto práctico de la M/N "KING HAROLD" indicó, que la causa del siniestro marítimo naufragio de la M/N "LA BALLENA" obedece a la culpa exclusiva de la víctima y al hecho de un tercero por lo que deben aplicarse los referidos eximentes de responsabilidad a su prohijado. Menciona que la conducta del capitán de la motonave naufragada se considera negligente, omisiva e inadecuada y que el otro eximente de responsabilidad que señala obedece a que era responsabilidad del director de operaciones marítimas de DRUMMOND LTDA adoptar las medidas necesarias para que la motonave que sufrió el siniestro marítimo fuera retirada del área de maniobra.



Identificador: r08U fmxU FmM SIZB vIXc 2EXt uz8=



Finalmente, expone el apelante que la presente investigación jurisdiccional y por ende el fallo de primera instancia proferido en la Capitanía de Puerto de Santa Marta presenta deficiencias tales como la falta de delimitación del área en que se produjo el giro de la M/N "KING HAROLD", que no se determinó las condiciones de navegabilidad de la M/N "LA BALLENA", así como sus condiciones de estabilidad, los antecedentes de siniestros presentados con la referida nave, no se ahondó sobre el alcance de los daños presentados por la motonave naufragada pues solo se siguió lo indicado en el dictamen pericial ordenado por el fallador de instancia.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Habiendo citado los principales argumentos expuestos en el recurso de apelación interpuesto por el apoderado LUIS CARLOS MADROREÑO QUINTANA, se observa que estos fueron allegados dentro del término legal establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984.

Mencionado lo anterior es necesario precisar que analizado el recurso de apelación, se tiene que los argumentos centrales de la inconformidad con la sentencia de primera instancia radican en los siguientes puntos: 1) Falencias del dictamen pericial practicado en el curso del proceso 2) Deficiencias en la valoración probatoria y fáctica de los hechos en el análisis de la responsabilidad, presunta responsabilidad del terminal portuario y presunta responsabilidad del capitán de la nave naufragada; 3) Existencia de causales eximentes de responsabilidad.

FRENTE A LOS ARGUMENTOS DEL RECURSO DE APELACIÓN

1. De las presuntas falencias del dictamen pericial practicado en el curso del proceso

Teniendo en cuenta que el primer argumento manifestado en recurso de alzada, tiene que ver con falencias dentro del dictamen pericial practicado en el curso del proceso ante el Capitán de Puerto en primera instancia, se debe precisar que el dictamen pericial objeto de inconformidad por el apelante, fue decretado por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con el fin de esclarecer los hechos del siniestro marítimo de naufragio y posible contaminación marina, presentado el 11 de abril de 2014. El Perito designado para rendir dicho dictamen fue el Capitán CARLOS EDUARDO MONTILLA OSPINA quien se desempeña como perito marítimo clase "A" Navegación y cubierta y Clase "B" Contaminación.

Expuesto lo anterior, se considera pertinente analizar la procedencia de objeciones al dictamen pericial de acuerdo a las normas procesales vigentes que rigen la materia y su análisis en segunda instancia.

En este sentido, se debe indicar que el dictamen pericial fue decretado para esclarecer los hechos en los cuales se presentó el siniestro marítimo de naufragio de la M/N "LA BALLENA". Dicho dictamen fue puesto a disposición de las partes como consta en el expediente a folio 413 cuando en la audiencia de fecha 25 de enero de 2017 se dio la oportunidad a todas las partes involucradas para que ejercieran sus derechos de contradicción al dictamen pericial rendido por el señor CARLOS EDUARDO MONTILLA OSPINA y no se presentó ninguna objeción por parte del recurrente.

En el mismo sentido, el Código General del Proceso como estatuto procesal complementario por remisión expresa del Decreto Ley 2324 de 1984, frente a la contradicción del dictamen pericial decretado de oficio expresa lo siguiente:

"Artículo 231. Práctica y contradicción del dictamen decretado de oficio. Rendido el dictamen permanecerá en secretaría a disposición de las partes hasta la fecha de la audiencia respectiva, la cual solo podrá realizarse cuando hayan pasado por lo menos diez (10) días desde la presentación del dictamen.

Para los efectos de la contradicción del dictamen, el perito siempre deberá asistir a la audiencia, salvo lo previsto en el párrafo del artículo 228." (Cursiva fuera de texto).

Lo anterior resulta pertinente, pues la oportunidad procesal para controvertir el fondo del dictamen pericial es el curso de la audiencia en donde el perito rinde el mismo y es el momento en que las partes pueden materializar ese derecho de audiencia y defensa sobre ese medio de prueba según lo consideren, y no es el curso de la segunda instancia el momento oportuno para reabrir el debate sobre este aspecto, a menos de que se hubiera decretado un nuevo dictamen en el curso de esta instancia procesal.

Sobre el particular la jurisprudencia de las altas cortes ha manifestado contundentemente los momentos procesales correspondientes para controvertir los dictámenes periciales, practicados en el curso de la primera instancia, el Consejo de Estado en el trámite de una acción de grupo manifestó lo siguiente:

*"Al Despacho no le queda el menor asomo de duda de que respecto de cada prueba pericial que se practicó en este proceso -tanto aquella rendida en desarrollo de la inspección judicial, como aquella decretada para acreditar la objeción por error grave propuesta frente a la primera- se surtieron a cabalidad los traslados respectivos para que todos los sujetos procesales pudieran conocer a cabalidad tales medios probatorios y, por lo tanto, pudieran ejercer sus correspondientes derechos de defensa y de contradicción frente a tales experticios, a través de los distintos mecanismos previstos en la ley para controvertir y/o pronunciarse respecto de ambos dictámenes periciales.."*¹
(Cursiva y subraya fuera de texto)

En conclusión, frente al planteamiento expuesto en el recurso de apelación tendiente a controvertir manifestaciones del dictamen pericial practicado en primera instancia, este Despacho considera que como se evidenció líneas atrás, el momento procesal para debatir los argumentos expuestos por el perito ya fue superado y se surtió de acuerdo a las garantías constitucionales y procesales, por lo que en esta instancia no es posible abrir el debate de nuevo frente a una prueba obtenida en debida forma como ya se ha expresado a lo largo de la presente providencia.

2. Deficiencias en la valoración probatoria y fáctica de los hechos en el análisis de la responsabilidad, presunta responsabilidad del terminal portuario y presunta responsabilidad del capitán de la nave naufragada.

Señala el abogado recurrente que existieron debilidades en la valoración probatoria realizada por el Capitán de Puerto de Santa Marta, por lo que se realizará un análisis del

¹ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera. M.P Mauricio Fajardo Gómez. Sentencia del 18 de junio de 2013.

material probatorio allegado a la presente investigación jurisdiccional por siniestro marítimo.

En primer lugar, respecto del Capitán de la "M/N KING HAROLD" se tiene amplia evidencia que la motonave que se refiere se encontraba atracada al muelle N°2 de la instalación portuaria cuando se produjo la reunión *pre-zarpe* con el piloto práctico LUIS CARLOS MADROÑERO. Así mismo, se determinó que la nave que se refiere se encontraba en adecuadas condiciones de operatividad, que las condiciones meteorológicas eran óptimas al momento de realizar la maniobra y que ésta fue debidamente planeada, ejecutada e informada al capitán del buque quien a partir de ese momento delegó el control de la maniobra al piloto práctico, de conformidad con lo mencionado en el informe pericial rendido durante la investigación y de acuerdo a las declaraciones obrantes; razón por la que no se considera acertado endilgar en cabeza del capitán de la M/N "KING HAROLD" la responsabilidad por la ocurrencia de siniestro marítimo de naufragio de la M/N "LA BALLENA".

Ahora bien, respecto de la responsabilidad declarada por el Capitán de Puerto de Santa Marta en cabeza del piloto práctico encargado de la maniobra de zarpe de la M/N "KING HAROLD", se evidenció en el plenario que se realizó la inspección visual por parte de éste una vez finalizó la reunión previa con el capitán de la citada nave, resaltando que al inicio de la maniobra no era posible visualizar la nave naufragada debido a su ubicación y a que no fue reportado por el terminal portuario su presencia; eso sumado al hecho que la M/N "KING HAROLD" es una motonave de grandes proporciones al contar con 229 metros de eslora por lo que de acuerdo a lo ilustrado en las fotografías aportadas a la investigación, es de recibo el argumento mencionado por el piloto práctico LUIS CARLOS MADROÑERO y el capitán de la M/N "KING HAROLD" quienes refirieron que no era posible visibilizar desde el puente de mando a la motonave "LA BALLENA" (Folio 87).

Así mismo, se encontró coherencia entre lo indicado por el capitán de la M/N "KING HAROLD", el piloto práctico LUIS CARLOS MADROÑERO y de lo mencionado por el piloto maestro JORGE TRUJILLO quien también asistió a la maniobra en que se presentaron los hechos, cuando refieren que luego de realizada la inspección visual, el personal en tierra de apoyo designado por el terminal portuario no reportó inconvenientes para la realización del zarpe de la nave, pues a través de comunicación VHF hubo confirmación y aceptación de la maniobra con la persona encargada de las operaciones de construcción del terminal portuario quien a su vez nunca informó de la presencia de la M/N "LA BALLENA".

En similar sentido, se pudo establecer que una vez se inició la maniobra de zarpe de la M/N "KING HAROLD", ya con la nave en movimiento fue cuando se observó la M/N "LA BALLENA" atracada al segundo Jack Up quien portaba unos tubos muy por encima de su línea superior máxima y con un francobordo mínimo, situación que fue corroborada por el informe pericial allegado al expediente, quien menciona que la motonave naufragada llevaba 4 tubos sin trincar y debido a su diseño, el francobordo era de 1.33 metros, hecho que corresponde a su vez con las fotografías que reposan en el plenario a folio 102.

En relación con la conducta realizada por el capitán de la M/N "LA BALLENA", se determinó en el material probatorio que cuando se produjo el siniestro marítimo se encontraba con los motores apagados teniendo en cuenta que estaba a la espera de descargue del material que se encontraba transportando, así mismo, que el director de operaciones de la instalación portuaria avisó de la maniobra de zarpe que se efectuaría y ordenó dejar en *stand by* toda operación de construcción que se estaba desarrollando.

Igualmente, de la declaración rendida por el capitán de la nave, se pudo determinar que la M/N LA BALLENA se encontraba apta para la navegación.

No obstante, del dictamen pericial y de las demás pruebas obtenidas se evidencia que en su condición de capitán de la M/N "LA BALLENA" y en virtud de la obligación que le asiste de mantener siempre y en todo momento la seguridad de su nave, tripulación y carga a bordo, debió informar al director de operaciones marinas el riesgo en el que se encontraba en el lugar de atraque o en su defecto, si su nave contaba con propulsión y se encontraba en óptimas condiciones de operatividad, debió prever el riesgo que se presentaba y debió solicitar zarpar a un área segura.

Respecto de la conducta presentada por el director de operaciones del terminal marítimo, de las declaraciones recaudadas se indicó que se trataba del señor FRANCISCO GARCÍA; sin embargo, se evidencia que no fue vinculado a la presente investigación ni tampoco el terminal portuario en el que se produjo el naufragio de la motonave "LA BALLENA", hecho que fue señalado por el abogado recurrente.

Sobre el particular se resalta lo mencionado en la audiencia de fecha 25 de enero de 2017 cuando se produjo la audiencia de sustentación y eventual contradicción del dictamen pericial rendido por el señor CARLOS EDUARDO MONTILLA OSPINA, visible a folio 414:

"Sí, en esta situación puntual quien obraba como supervisor de operaciones en el muelle, acuerdo a criterios establecidos por la compañía administradora del muelle debieron presentar unos procedimientos y como está registrado en la declaración del capitán de LA BALLENA cumplía órdenes del supervisor de operaciones en muelle para todos los movimientos de la embarcación LA BALLENA, sin embargo es de aclarar que independientemente de todos los procedimientos establecidos por dicho supervisor de operaciones el capitán de la motonave LA BALLENA debería evaluar en forma permanente todos los riesgos a los que estuviera expuesta su embarcación..."

Es importante señalar en este caso que la maniobra de zarpe de la M/N "KING HAROLD" fue autorizada conforme quedó mencionado en párrafos precedentes por la instalación portuaria quien tenía además conocimiento de las condiciones atípicas en que se encontraba debido a las obras de construcción que se adelantaban al momento de los hechos y quien debió advertir y adelantar las medidas preventivas para evitar el resultado presentado en su instalación; sin embargo, de las pruebas allegadas no es posible determinar ni verificar las acciones que se adelantaron para evitar el siniestro marítimo de naufragio de la M/N "LA BALLENA" por parte del terminal marítimo.

En consecuencia, de la revisión realizada por el Despacho al material probatorio obrante en la investigación se puede concluir, en concordancia con lo indicado en el informe pericial aportado, que la maniobra de zarpe de la M/N "KING HAROLD" fue bien planeada y ejecutada tanto por el piloto práctico LUIS CARLOS MADROÑERO como por el capitán de la citada nave, por lo que prosperarán los argumentos esgrimidos por el apelante.

3. Sobre la existencia de eximentes de responsabilidad

Frente al cuestionamiento planteado por el apoderado del piloto práctico de la M/N "KING HAROLD" que tiene por objetivo demostrar la existencia de una causa extraña que configure una causal eximente de responsabilidad, acredita como causa directa del siniestro la culpa exclusiva de la víctima, es decir, el Capitán de la motonave "LA



Identificador: r08U fmxU FmMm SIZB vIXc 2EXI uz8=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se puede verificar en el portal de acceso público de la página www.gub.ve

BALLENA" el señor JOEL ÁLVAREZ CONTRERAS y en calidad de hecho de un tercero frente al Director de Operaciones Marítimas de DRUMMOND LTDA el señor FRANCISCO GARCÍA y al Capitán del remolcador "SALVATORE" el señor ÁLVARO HERNÁN JULIO GONZÁLEZ. En ese sentido se analizarán a continuación dichos argumentos.

En lo referente al presunto eximente de responsabilidad mencionado por el apelante relacionado con la culpa exclusiva de la víctima como consecuencia de la actuación en los hechos del capitán de la motonave "LA BALLENA", cabe primero precisar que las causas extrañas son hechos externos o ajenos a la esfera jurídica que rodea directamente el siniestro, y por lo tanto se predica en la no imputación de responsabilidad a pesar de la existencia del daño. Por lo tanto, cuando un daño sobre un bien objeto de derecho resulta jurídicamente imputable de modo exclusivo al propio perjudicado este ha de correr totalmente con la pérdida de dicho bien o derecho sin que el perjudicado pueda reclamar a nadie su indemnización.

Por el contrario, cuando la falta del sujeto víctima de los daños no tiene incidencia en la producción del mismo no podrá imputársele responsabilidad alguna, pues se trata de situaciones en las que el comportamiento inadecuado de la persona que padece el daño no tiene relevancia dentro de la ocurrencia del siniestro marítimo, por lo que es necesario analizar la conducta desplegada y verificar si efectivamente tuvo incidencia en el daño alegado.

En el caso concreto, se puede constatar que la alegada causal eximente de responsabilidad tiene un fundamento omisivo, pues se le endilga al capitán de la motonave "LA BALLENA" el deber de haber informado a los responsables de la maniobra el riesgo que esta podía representar, o haber tomado acciones que condujeran a evitar el riesgo.

Para este Despacho, la conducta del capitán de la referida motonave tiene una incidencia en la realización del daño, sin embargo, se considera que de las pruebas recaudadas no es posible determinar como único responsable del siniestro marítimo de naufragio de la M/N "LA BALLENA" a su capitán en tanto que no se cuenta con elementos tales como la cartilla de estabilidad de la nave y la carga debidamente reportada al terminal portuario que transportaba la embarcación al momento de los hechos, por lo que no es posible declarar probado el eximente de responsabilidad.

En lo referente al presunto eximente de responsabilidad consistente en el hecho de un tercero debido al actuar del Director de Operaciones Marítimas de DRUMMOND LTDA, el señor FRANCISCO GARCÍA y al Capitán del remolcador "SALVATORE" el señor ÁLVARO HERNÁN JULIO GONZÁLEZ, se precisa que el hecho de un tercero se presenta cuando una persona diferente al afectado o del imputado, influye en el desarrollo normal de los acontecimientos y ocasiona un daño que no ocurriría si no fuera por su mediación.

Dicha intervención para que irrumpa el nexo de causalidad debe ser una verdadera causa extraña que reúna los requisitos de exterioridad, imprevisibilidad e irresistibilidad, por lo que solo si es evidente que la conducta de un tercero, por acción o por omisión, fuera la única causa del daño, será este el responsable.

El Despacho no acoge el argumento respecto de la conducta desplegada por el Capitán del remolcador "SALVATORE", teniendo en cuenta que de las pruebas allegadas al

proceso se pudo establecer que su actuación se ciñó al pie de la letra a las instrucciones que le fueron impartidas por el piloto práctico; esto sumado a que una vez se percató que la turbulencia que generó el referido remolcador estaba afectando la estabilidad de la nave naufragada, apagó máquinas al tiempo que le era impartida la orden por el piloto práctico, razón por la que no se considera probado este eximente.

Lo anterior, en concordancia con lo señalado en el informe pericial decretado en la presente investigación en el que se señala a folio 347 que el remolcador "SALVATORE" dio cumplimiento a cabalidad de todas las órdenes impartidas por el piloto práctico.

Respecto de la conducta omisiva imputada al Director de Operaciones Marítimas de la terminal portuaria, se evidencia que no es posible tampoco declarar probado este eximente de responsabilidad, pues como se anotó anteriormente, no reposa en el plenario la declaración de la persona que fungió como director de operaciones del terminal, así mismo no se evidencian las pruebas que señalen que en efecto quien autorizó la maniobra de zarpe de la M/N "KING HAROLD" fue el señor FRANCISCO GARCÍA.

En consecuencia, no serán declarados como probados los eximentes de responsabilidad mencionados por el abogado apelante; no obstante, en concordancia con los argumentos esbozados en párrafos precedentes, se procederá a revocar el fallo de primera instancia proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR el artículo 1º del fallo de fecha 29 de septiembre de 2017, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta con fundamento en la parte considerativa del presente proveído, el cual quedará así:

"EXONERAR DE REPONSABILIDAD respecto de la ocurrencia del siniestro marítimo naufragio de la M/N "LA BALLENA" con matrícula MC-04-016 ocurrido el 11 de abril de 2014, al señor **MYKOLA SKOROBOGATY**, con número de identificación 2469916732 y pasaporte EC193592, en calidad de capitán de la M/N "KING HAROLD" de bandera Marshall Island y al señor **LUIS CARLOS MADROÑERO VEGA**, identificado con cédula de ciudadanía 9.074.140 expedida en Cartagena, en su calidad de piloto práctico de la motonave "KING HAROLD"."

ARTÍCULO 2º.-CONFIRMAR los artículos restantes del fallo de primera instancia de fecha 29 de septiembre de 2017, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, en concordancia con lo dispuesto en esta providencia.

ARTÍCULO 3º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta la presente decisión al abogado ALFREDO RICARDO POLO QUINTANA, apoderado del señor LUIS CARLOS MADROÑERO VEGA, en su condición de piloto practico de la motonave "KING HAROLD" 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 Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.



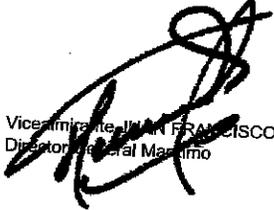
Identificador: b2a1 nFpI 08ZB j2pL 1Fen V1e6 yBk=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se garantiza por medio de la firma electrónica.

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se garantiza por la presencia del código QR. Identificador: b2a1 nFpl o9ZB j2pl. 1Feb V1e6 yBk=

ARTÍCULO 5º.- ORDENAR al señor Capitán de Puerto de Santa Marta, para que una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, remita copia en digital del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,


Vicealmirante JUAN FRANCISCO HERRERA LEAL
Director General Marítimo