

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 21 de diciembre de 2023

Referencia: 13012019006

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver los recursos de apelación interpuestos por **CARLOS RAUL DUQUE MORALES** apoderado del Armador y Capitán de la motonave **GOODWYND ISLAND**, **CARLOS ALBERTO ARIZA OYUELA** apoderado de la empresa **INTERNATIONAL TUG S.A.S – INTERTUG S.A.S** armador del remolcador EOS II, así como de su Capitán y tripulación, y **CAYO GIOVANNI JIMÉNEZ NORIEGA** apoderado del piloto practico de la motonave **GOODWYND ISLAND**, en contra de la sentencia del 03 de agosto de 2021 proferida por el Capitán de Puerto de Barranquilla, dentro de la investigación jurisdiccional de la referencia, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante formato de novedades de la Estación de Control Trafico y Vigilancia Marítima de Barranquilla, se pone en conocimiento a la Capitanía de Puerto de la misma jurisdicción, sobre los hechos acaecidos el 27 de septiembre de 2019 durante la maniobra de atraque de la MN GOODWYND ISLAND de bandera HONG KONG, identificada con IMO 9802308, la cual colisionó con el muelle No.1 de la instalación portuaria BARRANQUILLA INTERNATIONAL TERMINAL COMPANY S.A – BITCO, generando daños en la infraestructura de esta última.
2. Por lo anterior, el día 01 de octubre de 2019 el Capitán de Puerto de Barranquilla decretó la apertura de la investigación, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos, y fijó fecha para la realización de la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Barranquilla profirió decisión de primera instancia el 03 de agosto de 2021, a través de la cual declaró responsable del siniestro marítimo de “Colisión” al señor LI YADONG y al señor GONZALO HERNANDEZ VARON, en calidad de Capitán y Piloto Practico, respectivamente, de la MN GOODWYND ISLAND. Declarando en la misma providencia que no se configuró violación alguna a las normas de marina mercante.
4. Encontrándose dentro del término legal, **CARLOS RAUL DUQUE MORALES** apoderado del Armador y Capitán de la motonave **GOODWYND ISLAND**, **CARLOS ALBERTO ARIZA OYUELA** apoderado de la empresa **INTERNATIONAL TUG S.A.S – INTERTUG S.A.S** armador del remolcador EOS II, así como de su Capitán y tripulación, y **CAYO GIOVANNI JIMÉNEZ NORIEGA** apoderado del piloto practico de

la motonave **GOODWYND ISLAND**, presentaron recurso de reposición y en subsidio apelación en contra de la sentencia del 03 de agosto de 2021.

5. Mediante auto del 31 de enero de 2022, la Capitanía de Puerto de Barranquilla resuelve los recursos de reposición, confirmando en todas sus partes la decisión adoptada en sentencia del 03 de agosto de 2021, la cual fue corregida y adicionada mediante providencia del 17 de septiembre de 2021 y concede los recursos de apelación.
6. Mediante Oficio Interno No. 868/2022/OFINT del 04 de febrero de 2022, la Capitanía de Puerto de Barraquilla envió el expediente a este Despacho con el fin de resolver los recursos de apelación.

ARGUMENTOS DEL RECURSO DE APELACIÓN

Del recurso de apelación interpuesto por el abogado **CARLOS RAUL DUQUE MORALES** apoderado del Armador y Capitán de la motonave **GOODWYND ISLAND**, este Despacho se permite extraer los siguientes argumentos:

"(...)Resulta reprochable que la Capitanía de Puerto, pese a encontrar responsable del siniestro marítimo al Piloto Práctico (tal como además se evidencia en el Resuelve SEGUNDO del fallo), haya omitido pronunciarse sobre su responsabilidad patrimonial por los daños causados con el incidente y en su lugar, bajo una interpretación totalmente contraria a derecho, haya dicho que "la responsabilidad por la mala asesoría debería contemplarse bajo la acción de repetición que tiene el armador contra el práctico en la jurisdicción competente".

*(...)
Más aún, dado que el Capitán de Puerto y DIMAR son plenamente competentes para realizar el juicio de responsabilidad civil extracontractual que se deriva del siniestro o accidente marítimo, estos deben, como parte de dicha labor o facultad, analizar la posible existencia de causales de exoneración de responsabilidad aplicables, entendiéndose los eventos de fuerza mayor o caso fortuito, los hechos de un tercero (por ejemplo, del piloto), y el hecho de la víctima. Allí es donde radica el grave error de la Capitanía de Puerto que reprochamos, pues bajo la justificación de un vínculo contractual existente entre el Piloto Práctico y el Armador del buque, en el fallo se omite (i) analizar la conducta del Piloto Práctico como causal de exoneración de responsabilidad del Capitán y Armador del buque y (ii) realizar la atribución de responsabilidad civil al piloto práctico.*

*(...)
Sin perjuicio de los motivos por los cuales hemos expuesto que la conducta reprochable del piloto práctico ha debido ser analizada también como causal exonerativa de la responsabilidad directa del Capitán de la Motonave GOODWYN ISLAND, lo que si no puede ser bajo ningún motivo aceptable es que el fallo sea contradictorio entre sus partes considerativa y resolutive.*

Así las cosas, se recuerda que el artículo 1478 del Código de Comercio no contempla en ningún momento la exoneración de responsabilidad del Capitán o del piloto práctico, sino que únicamente dispone la existencia de una

obligación solidaria para el armador del buque por las culpas de estos dos, así como por aquellas de la tripulación.

(...)

En ese sentido, se insiste, como se hizo en nuestros alegatos de conclusión, que un punto que no habría podido dejarse de analizar era la conducta del Terminal y la posible existencia de una causal de exoneración de responsabilidad fundamentada en el hecho de la víctima o, al menos, el estudio de una posible concurrencia de causas en la producción del resultado dañoso en donde la conducta del Terminal habría sido determinante.

Se recuerda que, como lo destacó el mismo dictamen pericial en que la Capitanía de Puerto sustenta gran parte de su análisis probatorio, el Terminal no contaba con defensas adecuadas para el atraque de motonaves de esta envergadura, con lo cual, no solo expuso su propia infraestructura al riesgo de sufrir un perjuicio durante la maniobra, sino que, además, dejó expuesta a la motonave a los mismos riesgos (...)" (Cursiva y subraya fuera del texto original).

En el recurso de apelación presentado por **CARLOS ALBERTO ARIZA OYUELA** apoderado de la empresa **INTERNATIONAL TUG S.A.S – INTERTUG S.A.S** armador del remolcador EOS II, así como de su Capitán y tripulación, se solicita:

“Reponer el fallo de fecha 3 de agosto de 2021 proferido dentro de la investigación jurisdiccional 13012019-006 por siniestro marítimo COLISION M/N GOODWIN ISLAND – MUELLE 1 TERMINAL BITCO S.A. en lo concerniente a costas y agencias en derecho”. (Cursiva y subraya fuera del texto original).

Del escrito de apelación interpuesto por el abogado **CAYO GIOVANNI JIMÉNEZ NORIEGA** apoderado del piloto practico de la motonave **GOODWYND ISLAND**, se extraen los siguientes argumentos:

“(...) Con el detalle del contenido del fallo de responsabilidad claramente resaltado, me resulta imperioso precisar dos condiciones:

- 1. El régimen de responsabilidad que debe ser desarrollado por el juzgador es un régimen de responsabilidad subjetiva, basado en la culpa como elemento estructurante de la ecuación de responsabilidad.*
- 2. El fallo proferido por el Capitán de Fragata, Capitán de Puerto de Barranquilla CARLOS EDUARDO URBANO MONTES, no resulta suficiente para el caso en concreto como quiera que de manera reiterada declara responsable al piloto practico, pero omite la declaratoria de culpabilidad claramente exigida.*

(...)

Para el presente caso el juzgador entra en un grave error en la interpretación de la norma y se ocupa de indicar una teoría normativa por medio de la cual se dedica a equiparar a la actividad de practicaje con una actividad peligrosa, más concretamente a la actividad marítima de la navegación marítima por naves y artefactos navales, llegando a la conclusión que a esta le es aplicable el régimen de responsabilidad de carácter objetivo, el cual dista ostensiblemente del régimen subjetivo del practicaje establecido por el art. 48

del decreto con fuerza de ley 2324, la razón de todo lo anterior no solo obedece a una razón de orden histórico, sino que a su turno obedece a la naturaleza de la actividad de practicaje y la condición de control y maniobrabilidad que debe tener el ejecutor de una actividad peligrosa.

(...)

Está entonces claro que la función del practico queda siempre limitada a su rol de asesor, y en ningún caso asume roles de decisión, ejecución o control de sus recomendación o sugerencias ni, como ya se vio, remplaza al Capitán de la nave, lo anterior expresamente contenido en el mandato legal citado. De hecho, la actividad Marítima de Practicaje no genera el poder intelectual de dirección, control y dominio sobre la actividad de la nave o el poder de Comandarla.

Es decir, la responsabilidad del piloto práctico siempre será según nuestro ordenamiento jurídico una responsabilidad subjetiva y para poder endilgar o declarar responsabilidad civil del piloto práctico será indispensable probar la culpa de este, considerar la conducta desarrollada por él, evaluándose o examinándose la forma de proceder en cuanto a las circunstancias internas del mismo. Culpa que se tiene entonces como el elemento subjetivo de una conducta dañosa que casi siempre está prohibida por la ley.

(...)

De lo citado se puede colegir que la Sociedad Barranquilla International Terminal Company S.A. era conocedora de la ineficiencia de la Defensa, que de hecho no relaciono ni apporto al expediente sus características y especificaciones técnicas, características y especificaciones que tuvo que ser requeridas por el perito en su labor al verse obligado a efectuar las aclaraciones solicitadas en la audiencia de presentación del su experticia, corroborando en sus cálculos que se estaba presentando información que no correspondía a la defensa de la cual se está pidiendo se reconozca en la totalidad de su pérdida, aspecto que no solo induce a el error sino que podría ser considerado como un intento fraudulento en el proceso.

(...)

Circunscribiendo su decisión al aspecto jurisdiccional el cual como ha sido demostrado en este escrito, resulta manifiestamente irrazonable pues funda su declaración de responsabilidad del señor GONZALO HERNANDEZ VARON, identificado con cédula de ciudadanía No. 12.527.058, en calidad de Piloto Práctico, de la motonave "GOODWYN ISLAND", de bandera HONG KONG, identificada con IMO 9802308, en un presunto incumplimiento del Objeto del Contrato de Practicaje, que como el mismo afirma "no existe uniformidad al respecto del contenido de la obligación de los sujetos dentro del contrato de prestación de los servicios de practicaje, si existe ésta en el objeto que persigue ésta relación bilateral (Buque-Práctico). Y que, dicho sea de paso, no existe copia del referido contrato o en su defecto indicio o prueba sumaria alguna sobre la existencia del mismo." (Cursiva fuera del texto original)

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARITIMO

I. De la configuración del siniestro marítimo

Como primera medida es necesario traer a colación lo dispuesto en el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, el cual define y enlista los siniestros marítimos:

*“Artículo 26. Accidentes o siniestros marítimos. Se consideran accidentes o siniestros marítimos **los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internaciones, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o 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 o estructuras o plataformas marinas; e) La arribada forzosa;*
- f) La contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina, y*
- g) Los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias.”** (Negrilla, cursiva y subraya fuera de texto original)*

En tal sentido, es necesario hacer la aclaración que el siniestro marítimo ocasionado por la MN GOODWYND ISLAND a la instalación portuaria BARRANQUILLA INTERNATIONAL TERMINAL COMPANY S.A – BITCO, se configura como “*Daño a Instalación Portuaria*”, de conformidad con lo dispuesto en el literal g del artículo 26 del Decreto 2324 de 1984 anteriormente citado, contrario a lo que refiere la Capitanía de Puerto de Barranquilla la cual cataloga erróneamente el siniestro como el de “*Colisión*”.

II. De los recursos de apelación.

Habiendo citado los principales argumentos expuestos en los recursos de apelación interpuestos por los apoderados, se observa que estos fueron allegados dentro del término legal. Así las cosas, procede el Despacho a resolver los referidos recursos de la siguiente manera:

- **Del recurso de apelación instaurado por CARLOS RAUL DUQUE MORALES apoderado del Armador y Capitán de la motonave GOODWYND ISLAND**

Aduce el recurrente que la Capitanía de Puerto de Barranquilla omitió pronunciarse sobre la responsabilidad patrimonial del Piloto Práctico GONZALO HERNANDEZ VARON e incurrió en un error al condenar únicamente al Armador de la MN GOODWYND ISLAND al pago de los daños configurados en el presente siniestro, bajo el precepto de la responsabilidad solidaria.

Al respecto este Despacho se permite reiterar lo contenido en el artículo 1478 del Código de Comercio Colombiano, el cual señala lo siguiente:

“ARTÍCULO 1478. <OBLIGACIONES DEL ARMADOR>. Son obligaciones del armador:

- 1) *Pagar las deudas que el capitán contraiga para habilitar y aprovisionar la nave en ejercicio de sus atribuciones legales;*

- 2) Responder civilmente por las culpas del capitán, **del práctico** o de la tripulación, y
3) Cumplir los contratos lícitos que la agencia marítima o el capitán celebre en beneficio de la nave o de la expedición". (Cursiva y resaltado fuera de texto)

Es claro entonces que la sociedad PACIFIC BASINGSHIPPING (HK) LTD actuando como Armador de la MN GOODWYND ISLAND es responsable civilmente por los daños ocasionados a la instalación portuaria BITCO por el Capitán y Piloto Práctico de la Motonave, en consecuencia, considera este Despacho que el fallo en primera instancia es acertado en cuanto a la declaración de responsabilidad, así como en la condena impuesta.

Otro de los motivos de inconformidad expuestos por el recurrente versa sobre la posible existencia de causales de exoneración de responsabilidad aplicables al caso, tales como los eventos de fuerza mayor o caso fortuito, los hechos de un tercero (por ejemplo, del piloto) y la culpa exclusiva de la víctima.

En ese sentido se considera necesario entrar a definir cada una de las causales de exoneración de responsabilidad civil extracontractual, con el fin de determinar si en el presente caso se configura alguna de ellas, entendiendo que una causal exonerativa de responsabilidad es definida como aquella que impide imputar determinado daño a una persona, haciendo improcedente la declaratoria de responsabilidad, al considerarse como la causa única exclusiva y determinante del daño.

La Corte Constitucional en Sentencia SU 449 de 2016 dispuso que: "**se ha dicho que la fuerza mayor es causa extraña y externa al hecho demandado; se trata de un hecho conocido, irresistible e imprevisible, que es ajeno y exterior a la actividad o al servicio que causó el daño. El caso fortuito, por el contrario, proviene de la estructura de la actividad de aquél, y puede ser desconocido permanecer oculto, y en la forma que ha sido definido, no constituye una verdadera causa extraña, con virtualidad para suprimir la imputabilidad del daño**" (Cursiva y negrilla fuera fuera de texto)

De lo anterior se puede concluir que para que se configure la causal de la fuerza mayor debe obedecer a un hecho imprevisible e irresistible y no provenir de la culpa del demandado, en el caso que nos ocupa quedó demostrado que el daño ocurre por una ejecución errónea de la maniobra de atraque desde el mando de la navegación, la cual si bien fue asesorada por el piloto practico, no se considera un hecho imprevisible e irresistible ante el rol que desempeña el Capitán de la motonave, pues es claro que durante la maniobra de Practicaje el Capitán nunca cede la gobernabilidad ni mando del buque.

Por otra parte, en relación con la causal de exoneración consistente en **el hecho de un tercero**, la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia¹ precisó que para que a la intervención de un tercero puedan imprimírsele los alcances plenamente liberatorios, es necesaria la concurrencia de las siguientes condiciones:

- a) Debe tratarse antes que nada **del hecho de una persona por cuyo obrar no sea responsable reflejo el agente presunto**, vale decir que dicho obrar sea completamente externo a la esfera jurídica de este último; b) También es requisito indispensable que **el hecho fuente del perjuicio no haya podido ser previsto o**

¹ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil del 8 de octubre de 1992, Rad. n.º 3446.



evitado por el demandado, ya que si era evitable y no se tomaron, por imprudencia o descuido, las medidas convenientes para eliminar el riesgo de su ocurrencia, la imputabilidad a ese demandado es indiscutible, lo que en otros términos quiere significar que cuando alguien, por ejemplo, es convocado para que comparezca a juicio en estado de culpabilidad presunta por el ejercicio de una actividad peligrosa, y dentro de ese contexto logra acreditar que en la producción del daño tuvo injerencia causal un elemento extraño puesto de manifiesto en la conducta del tercero, **no hay exoneración posible mientras no suministre prueba concluyente de ausencia de culpa de su parte en el manejo de la actividad**; c) Por último, **el hecho del tercero tiene que ser causa exclusiva del daño**, aspecto obvio acerca del cual no es necesario recabar de nuevo sino para indicar, tan sólo, que es únicamente cuando media este supuesto que corresponde poner por entero el resarcimiento a la cuenta del tercero y no del ofensor presunto, habida consideración que si por fuerza de los hechos la culpa de los dos ha de catalogarse como concurrente y por lo tanto, frente a la víctima, lo que en verdad hay son varios coautores que a ella le son extraños, esos coautores, por lo común, están obligados a cubrir la indemnización en concepto de deudores solidarios que por mandato de la ley lo son de la totalidad de su importe, postulado éste consagrado por el artículo 2344 del Código Civil (...)” (Cursiva y negrilla fuera de texto)

Aduce el recurrente que en el presente caso, se debe aplicar al Capitán de la motonave la causal exonerativa de responsabilidad por hecho de un tercero, toda vez que el daño fue ocasionado exclusivamente por la conducta negligente del piloto practico, situación que no se presenta, pues es claro que esta causal de exoneración parte del supuesto en que el causante directo del daño es un tercero ajeno a las partes intervinientes en el juicio de responsabilidad, y tanto el Capitán como el Piloto Practico son intervinientes directos en la ejecución de la maniobra de atraque que causó el daño a la instalación portuaria.

Finalmente, en lo que respecta a la culpa exclusiva de la víctima expresa la Corte Suprema de Justicia² que ésta “*ha sido entendida como la conducta imprudente o negligente del sujeto damnificado, **que por sí sola resultó suficiente para causar el daño** (...) La participación de la víctima en la realización del daño es condición adecuada y suficiente del mismo y, por tanto, excluyente de la responsabilidad del demandado, **cuando en la consecuencia nociva no interviene para nada la acción u omisión de este último, o cuando a pesar de haber intervenido, su concurrencia fue completamente irrelevante**, es decir que la conducta del lesionado bastó para que se produjera el efecto dañoso o, lo que es lo mismo, fue suficiente para generar su propia desgracia.*” (Cursiva y negrilla fuera de texto)

Solicita el recurrente se de aplicación a la causal de responsabilidad por culpa exclusiva de la víctima al considerar que “*el Terminal no contaba con defensas adecuadas para el atraque de motonaves de esta envergadura, con lo cual, no solo expuso su propia infraestructura al riesgo de sufrir un perjuicio durante la maniobra, sino que, además, dejó expuesta a la motonave a los mismos riesgos*”.

Para el caso que nos ocupa, se determinó en el dictamen pericial emitido por el Capitán LIBARDO VARGAS POLANIA que si bien las defensas de protección de la esquina del Muelle No. 1 de BITCO no abarcaban totalmente la eslora de la MN GOODWIND

² Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, sentencia del 16 de junio de 2015, expediente SC7534.

ISLAND, no se evidenció que esta fuera la causa exclusiva que dio origen al siniestro marítimo, por el contrario quedó demostrado que el piloto practico durante su aproximación y atraque no emitió las órdenes precisas a los Remolcadores EOS II y ALTRA para evitar la colisión contra la esquina del Muelle, de tal manera que el siniestro ocurrido dentro de la conducta náutica, en la cual también intervino el capitán de la motonave, se configuró porque el ángulo de aproximación del buque fue muy pronunciado, presionando la esquina del muelle de forma excesiva y superando la capacidad de disipación de la defensa.

En conclusión, este Despacho no encuentra fundamento para dar aplicación a alguna de las causales de exoneración de responsabilidad referidas anteriormente, al Capitán y Armador de la MN GOODWYND ISLAND, pues es claro que la causa del siniestro recae en una mala maniobra de atraque, en la que intervino el Capitán y el Piloto Practico, situación por la cual el *a quo* ordena declarar la responsabilidad de los dos anteriores, siendo una decisión acertada.

- **CARLOS ALBERTO ARIZA OYUELA apoderado de la empresa INTERNATIONAL TUG S.A.S – INTERTUG S.A.S armador del remolcador EOS II, así como de su Capitán y tripulación**

Solicita el recurrente que se modifique el fallo del 03 de agosto de 2021 en lo concerniente a la condena de costas y agencias en derecho, al respecto este Despacho deniega la solicitud en el entendido que mediante Auto del 17 de septiembre de 2021 el Capitán de Puerto de Barranquilla decretó la condena en costas únicamente a favor de la parte que solicitó y demostró las mismas, esto es, la instalación portuaria BARRANQUILLA INTERNATIONAL TERMINAL COMPANY S.A – BITCO. Lo anterior, teniendo en cuenta que el apoderado de la empresa INTERTUG S.A no acreditó la causación de las mismas a su favor.

- **CAYO GIOVANNI JIMÉNEZ NORIEGA apoderado del piloto práctico de la motonave GOODWYND ISLAND**

Argumenta principalmente el recurrente que el régimen de responsabilidad aplicado a la conducta desarrollada por el piloto practico debe ser un régimen de responsabilidad subjetiva, basado en la culpa como elemento estructurante de la ecuación de responsabilidad.

Para abordar este punto, se considera necesario traer a colación lo dispuesto por la Corte Suprema de Justicia en Sentencia del 31 de octubre de 2018, expediente No. SC4750-2018, mediante la cual señala:

“Es destacable entonces que en este tipo de responsabilidad civil extracontractual, que el sistema colombiano ha denominado por actividades peligrosas, el débito pueda generarse a partir del uso de cosas no obstante que el énfasis recaiga en la actividad y su connotación riesgosa. Y de allí que desde bien temprano la Corte haya tomado de la jurisprudencia francesa la noción del guardián de la cosa (peligrosa), luego extendida a la actividad. Por supuesto que esa cosa o actividad deben tener parte activa en la causación del perjuicio, presupuesto que, por otra parte, no es una noción moderna pues desde el derecho romano ya se contemplaba.

(...)

No requiere el concepto que se examina que se tenga físicamente la cosa para ser guardián de ella pues lo fundamental es que se posea el poder de mando en relación con la cosa, lo que supone un poder intelectual de control y dirección de la misma. Asimismo, debe recalcarse que la Corte pregona la calidad de guardián en quien obtiene provecho de todo o parte del bien mediante el cual realiza la actividad caracterizada por su peligrosidad. Ha prohijado la figura de la guarda compartida, pues "no es extraña la concurrencia de varias personas que, desde diversos ángulos y en atención a sus propios intereses o beneficios, pueden ejercer al tiempo y a su manera la dirección o control efectivo de aquellas y que a todas les impone el deber jurídico de impedir que se convierta en fuente de perjuicios para terceros".

Al respecto considera este Despacho que el Capitán de Puerto de Barranquilla desarrolló de manera correcta el régimen de responsabilidad objetiva al analizar la conducta del Piloto Practico dentro del siniestro marítimo que nos ocupa, lo anterior dado que la asesoría técnica desde su experticia que brinda al Capitán de un buque si tiene una incidencia directa en la actividad peligrosa de la navegación.

Adicionalmente, el artículo 2° de la Ley 658 de 2001 define al piloto practico como *"la persona experta en el conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas de la jurisdicción de una capitanía de puerto marítima o fluvial específica, de la reglamentación internacional para prevenir abordajes, de las ayudas a la navegación circundantes y capacitada para atender las consultas de los capitanes de los buques (...)"*

En conclusión, la conducta efectuada por el señor GONZALO HERNANDEZ VARON en calidad de piloto practico de la MN GOODWYN ISLAND tiene una relación causal directa con el siniestro objeto de estudio y la actividad peligrosa desplegada, en el entendido que es la persona experta e idónea para asesorar al Capitán de la motonave en el desarrollo de la maniobra de atraque en la Instalación Portuaria BITCO, y al ser analizada bajo el régimen de responsabilidad objetiva, no se logró acreditar la configuración de alguna de las causales eximentes de responsabilidad, lo que lleva a una acertada declaración de responsabilidad en la sentencia del 03 de agosto de 2021.

En atención a las anteriores precisiones, este Despacho no encuentra fundados los argumentos de los apelantes, razón por la que se procederá a confirmar la decisión emitida en primera instancia por el Capitán de Puerto de Barranquilla, y únicamente se modificará la configuración del siniestro marítimo, en el entendido que se trata del siniestro de *"Daño a Instalación Portuaria"*.

En mérito de lo expuesto, el suscrito Director General Marítimo, en ejercicio de las facultades jurisdiccionales conferidas por el Decreto Ley 2324 de 1984, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la Ley,

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR el artículo primero de la sentencia de fecha 03 de agosto de 2021 proferida por el Capitán de Puerto de Barranquilla, en el sentido de aclarar que el siniestro marítimo configurado es el de *"Daño a Instalación Portuaria"*, el cual quedará así:

"PRIMERO: DECLARAR que se configuró Siniestro Marítimo de *"Daño a Instalación Portuaria"*, respecto a los hechos acaecidos el día 27 de septiembre de 2019, en donde

la motonave "GOODWYND ISLAND", de bandera HONG KONG, identificada con IMO 9802308 chocó durante la maniobra de atraque a la Instalación Portuaria de la sociedad Barranquilla International Terminal Company – BITCO, produciendo daños a la misma, conforme a lo manifestado en la parte motiva de la presente providencia".

ARTÍCULO 2º.- CONFIRMAR los demás artículos contenidos en la sentencia del 03 de agosto de 2021 proferida por el Capitán de Puerto de Barranquilla, mediante la cual declaró responsable del siniestro marítimo al señor LI YADONG y al señor GONZALO HERNANDEZ VARON, en calidad de Capitán y Piloto Practico, respectivamente, de la MN GOODWYND ISLAND, de conformidad con los argumentos expuestos en la parte motiva de la presente decisión.

ARTÍCULO 3º.- NOTIFICAR personalmente la presente decisión al abogado CARLOS RAUL DUQUE MORALES apoderado del Armador y Capitán de la motonave GOODWYND ISLAND, CARLOS ALBERTO ARIZA OYUELA apoderado de la empresa INTERNATIONAL TUG S.A.S – INTERTUG S.A.S armador del remolcador EOS II, así como de su Capitán y tripulación y CAYO GIOVANNI JIMÉNEZ NORIEGA apoderado del piloto practico de la motonave GOODWYND ISLAND, y demás partes interesadas, de conformidad con lo ordenado en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTICULO 4º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Barranquilla para el cumplimiento de lo resuelto.

ARTICULO 5º. - Contra la presente decisión no procede recurso.

Notifíquese y cúmplase,


Vicealmirante **JOHN FABIO GIRALDO GALLO**
Director General Marítimo (E)

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento queda sujeta a la verificación de la autenticidad del mismo en el sitio web de la Oficina de Registro de Comercio Marítimo de Barranquilla.
Identificador: v+kb PZ6g wmov lizb wk56 GEIc JBg=