

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 7 de julio de 2023

Referencia: 14012019004
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación presentado por el doctor ALFREDO RICARDO POLO QUINTANA apoderado del señor JOSÉ LUIS LARA PARRA en calidad de piloto práctico, contra el fallo de primera instancia de fecha 30 de diciembre de 2020 proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta dentro de la investigación jurisdiccional adelantada por siniestro marítimo de abordaje ocasionado entre la motonave "MARATHA PRUDENCE" de bandera de Islas Marshall y la motonave "WARRIOR" de bandera de Bahamas, ocurrido el 21 de febrero de 2019, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

- 1. El día 21 de febrero de 2019, el Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento de los hechos relacionados con el abordaje de las motonaves "MARATHA PRUDENCE" y "WARRIOR". Por tal motivo, el mismo día 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.
2. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia el 30 de diciembre de 2020, mediante el cual declaró responsable del siniestro marítimo de abordaje a los señores EIDNANI BHARAT PARSI en condición de capitán de la motonave "MARATHA PRUDENCE" y al señor JOSÉ LUIS LARA PARRA en condición de piloto práctico a bordo de la citada nave, declarando a su vez, solidariamente responsable del pago de los perjuicios al armador y la sociedad DEEP BLUE SHIP AGENCY S.A.S. en su condición de agente marítimo.
3. El día el día 2 de marzo de 2021 la abogada BLANCA VERGARA DE VÉLEZ como apoderada del capitán, armador, tripulación y agente marítimo de la motonave "WARRIOR", presentó recurso de reposición y en subsidio apelación en contra del fallo de primera instancia – rechazado por extemporáneo mediante auto de 07 de septiembre de 2021
4. El día 05 de marzo de 2021 el abogado ALFREDO RICARDO POLO QUINTANA como apoderado del señor JOSÉ LUIS LARA PARRA en condición de piloto práctico a bordo de la motonave "MARATHA PRUDENCE", interpuso recurso de reposición y en subsidio apelación en contra del fallo de primera instancia.



Identificador: WIOM QCKg u5bi G7Bh XoUg nBFn Wko=

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

Documento firmado digitalmente



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza mediante el código QR y el código de barras.  
Identificador: W1OM-QCkg-u5h-G7Bh-XouJ-hBFh-WKQ=

5. De igual manera, mediante auto de fecha 14 de octubre de 2021, el Capitán de Puerto de Santa Marta resolvió el recurso de reposición interpuesto por el abogado ALFREDO RICARDO POLO QUINTANA, confirmando en su totalidad el fallo recurrido y concediendo el recurso de apelación ante esta Dirección General.

#### ARGUMENTOS DEL APELANTE

Del escrito de apelación presentado por el abogado ALFREDO RICARDO POLO QUINTANA en contra del fallo de primera instancia, el Despacho se permite extraer lo siguiente:

(...)

##### *2. Motivos de inconformidad*

(...)

##### *2.2. Hechos demostrados en el trámite de la investigación*

*En este aparte expondremos los hechos vinculados al desarrollo de la maniobra y que incidieron en el desenlace de la misma, que fueron demostrados durante la investigación pero que el fallo solamente tuvo en cuenta una mínima parte, desconociendo la importancia, relevancia e incidencia que revisten para establecer, en términos de justicia, la responsabilidad sobre el siniestro.*

*2.2.1. La dirección de la maniobra y control de la motonave Maratha Prudence siempre estuvieron a cargo del Capitán de la motonave:*

*Así lo reconoció el señor EIDNANI BHARAT PARSI en su declaración rendida el 22 de febrero de 2019*

(...)

*Esta condición se reiteró con la declaración del Piloto Práctico rendida el 7 de marzo de 2019 donde, sin objeción del Capitán o su apoderado, se estableció que el Capitán de la motonave Maratha Prudence, durante la maniobra de cambio de muelle ejecutada el 21 de febrero de 2019, tomó decisiones sobre la conducción del buque en forma unilateral y ordenó su ejecución aún sin el concurso de asesoría del Piloto Práctico.*

(...)

##### *2.2.2. Respecto de la planeación de la maniobra y su ejecución:*

*La maniobra fue efectivamente planeada y acordada entre el Piloto Práctico y el Capitán del buque, de ello da cuenta el Check List y el PILREP, a pesar que en forma conveniente e interesada dicho Capitán del buque trató de negarlo. En refuerzo de este argumento las declaraciones rendidas en el trámite de la investigación demuestran que hubo una adecuada planeación y se ejecutó en forma normal.*



Identificador: WfOW QCKg u5hI G7BH XoUg hBFn Wko=

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

Documento firmado digitalmente

(...)

2.2.3. En cuanto a la comunicación de los participantes durante la maniobra:

Todos los declarantes indicaron en forma coincidente que no hubo ningún problema en lo referente a comunicación, que esta fue clara, concreta y sin que se presentara ningún tipo de condición que la interrumpiera o afectara.

(...)

En el presente asunto la Capitanía del Puerto, como Juez del proceso, en lo atinente a la conducta del Piloto Práctico, acogió las conclusiones vertidas por el Perito en su dictamen inicial, pero ignoró las conclusiones presentadas en la audiencia de contradicción de esa prueba. Con ello, incurrió en error en la valoración de la prueba.

Para mejor ilustración del despacho traeré a colación los aspectos relevantes del dictamen pericial, que reitero se debe valorar a partir de lo vertido tanto en su presentación como en su contradicción, donde se refiere a la actuación a cargo del Piloto Práctico.

· El Perito señala que suportó su dictamen en la "visita de inspección y análisis" y en los "testimonios aportados por las partes en la audiencia".

· El objetivo consistió en establecer "el alcance de las averías"; "posibles causas" y "responsabilidades en el siniestro".

· La "Visita de Inspección a las Motonaves" consistió en el abordaje: (i) primero de la M/N Warrior donde el Capitán y el Primer Oficial "me cuentan la versión de los hechos lo cual es constatado verificando la bitácora del barco" y enuncia lo que advierte como avería; y, (ii) posteriormente en el abordaje de la M/N Maratha Prudence donde escucha al Capitán quien le comenta su versión de lo sucedido en consonancia con lo que indicó en la nota de protesta, le presenta un diagrama dibujado por él y sus oficiales como bosquejo de la maniobra, apoyados en lo grabado en el ECIDS, y señala que verificó los daños.

(...)

2.5. Conclusión respecto del dictamen

(...)

Todo lo anterior lleva a la conclusión que el dictamen pericial en lo referente a la responsabilidad del piloto práctico no verificó y, consecuentemente, tampoco interpretó adecuadamente los hechos materia del análisis.

El dictamen pericial, como documento generado por experto y dirigido a provocar la convicción del juez en un sentido determinado debe partir de los hechos objetivamente verificados para hacer un profundo estudio sobre ellos, aplicar los conocimientos técnicos y científicos necesarios que permitan generar conclusiones igualmente objetivas. Ello no ocurre en el presente asunto en lo que guarda relación con el piloto práctico.



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza por el código QR y el código de barras.  
Identificador: WDOM QCKg u5hI C7Bh XouJg h8Fn WKO=

*El perito sin haber accedido a la información esencial que ilustra objetivamente la forma en que se diseñó y ejecutó la maniobra, generó conclusiones sustentadas en una sola declaración, la del Capitán de la M/N Maratha Prudence, provista de conveniencia e interés en su relato y en la informal grabación que bajo la misma condición aporta. No en los hechos que debía investigar para el esclarecimiento de lo sucedido esencialmente porque expresamente ignoró las demás pruebas vertidas en la investigación y la verificación técnica de los hechos dependía de una prueba eludida por parte interesada, esto es, la falta de suministro de la grabación del DVR del buque comprometido en los hechos.*

(...)

### **3. Deficiencias en la investigación y el fallo**

*Conforme a lo expuesto en el presente escrito, la investigación soporta graves deficiencias por cuenta de:*

*3.1. No haberse obtenido la prueba objetiva y con real aptitud demostrativa de los hechos como sucedieron, esto es, el acceso a la grabación contenida en el DVR de la M/N Maratha Prudence, a pesar de haber sido ordenada desde el inicio de la investigación.*

*3.2. Omitir el deber de analizar integralmente la prueba y aplicar las reglas de la sana crítica, al acoger solo el dictamen pericial inicial, sin tener en cuenta las nuevas conclusiones del perito presentadas a partir de la contradicción de dicha prueba.*

*3.3. Considerar a partir de lo anterior que el Piloto Práctico incurrió en falta de debida diligencia; que no tomó las medidas necesarias; que incurrió en conducta culposa; y que omitió evaluar los factores de seguridad de la maniobra, cuando nada de ello está acreditado.*

*3.4. Desconocer que el Capitán de la M/N Maratha Prudence: mantuvo en todo momento el control de su barco; es quien conoce las características, potencia y capacidad de reacción del mismo ante las diferentes instrucciones; y que inclusive ejecutó parte de la maniobra sin el concurso de la asesoría del Piloto Práctico.*

*3.5. Desconocer la falta de lealtad procesal de los responsables de la M/N Maratha Prudence, al convenientemente desconocer la orden judicial de aporte de la grabación del DVR, en el propósito de evadir su responsabilidad en los hechos y trasladarla en cabeza del Piloto Práctico. (...)" (Cursiva fuera del texto original)*

## **CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO**

Habiendo extractado los argumentos expuestos en el recurso de apelación interpuesto por el apoderado, se observa que este fue allegado dentro del término legal establecido por el Decreto Ley 2324 de 1984. Así las cosas, procede el Despacho a resolver, de la siguiente manera:

En primer lugar, advierte el apoderado del piloto práctico que el Capitán de Puerto de Santa Marta mediante su fallo desconoce los hechos demostrados en la investigación al realizar una indebida valoración probatoria, indicando a su vez que la dirección de la

maniobra y control de la motonave "MARATHA PRUDENCE" siempre estuvieron a cargo del capitán. Al respecto de este argumento, debe resaltar la presente instancia que en consideración a los hechos descritos dentro de las declaraciones rendidas en la investigación, en efecto puede corroborarse que en virtud de las normas que regulan la figura capitán como sujeto de la navegación, sus facultades, obligaciones y atribuciones, este nunca pierde el mando sobre la nave debido a que se encuentra bajo su dirección en todo momento y circunstancia.

Sin embargo, para el estudio de responsabilidad en el caso que nos concierne, no puede perderse de vista que el piloto práctico es la persona experta en el conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas de una jurisdicción, así como conocedor de la reglamentación internacional para prevenir abordajes, ayudas a la navegación y capacitada para atender las consultas de los capitanes de buques<sup>1</sup>. Por lo tanto, aunque el capitán siempre conserve el gobierno de la nave a su cargo, la asesoría que suministra el piloto práctico conlleva a que una maniobra sea exitosa o por el contrario, se generen consecuencias perjudiciales para la seguridad del buque, de las instalaciones portuarias y demás naves que se encuentran en el área.

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<sup>2</sup>, 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 recalcar 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 (...)"*

<sup>1</sup> Ley 658 de 2001. Numeral 25 del artículo 2. Definiciones. Piloto Práctico.

<sup>2</sup> Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia SC4750-2018 del 31 de octubre de 2018. M.P. Margarita Cabello Blanco.



Identificador: WIOM QcIq u5j G7Bh XouJg hBFn hFKo=

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

Documento firmado digitalmente

Al respecto considera este Despacho que el Capitán de Puerto de Santa Marta desarrolló de manera correcta el análisis de la conducta del Piloto Práctico dentro del siniestro marítimo que nos ocupa, debido al poder intelectual y de control que ejercía en su rol de asesor técnico sobre la maniobra que se encontraban realizando, teniendo en cuenta que la misma se enmarca dentro de la definición de actividades peligrosas.

En conclusión, la conducta efectuada por el señor JOSÉ LUIS LARA PARRA en calidad de piloto práctico de la motonave "MARATHA PRUDENCE" es considerada una actividad peligrosa, 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 Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, 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 por parte de la primera instancia.

En ese sentido, sobre el análisis de lo sucedido en el concepto rendido mediante dictamen pericial por el perito designado en la investigación ARNOLD JOSÉ TORRES CUELLO, indicó como conclusión que:

*"(...) durante el cambio de muelle en la sociedad portuaria de Santa Marta, la responsabilidad de este siniestro es compartida entre las principales partes involucradas en la maniobra, entre los cuales se resalta al piloto práctico encargado de la maniobra y el capitán de la M/V "MARATHA PRUDENCE", ya que estos dos fueron las personas directamente responsables de la toma de decisiones en la maniobra de cambio de muelle cada uno en su roll."* (Cursiva fuera del texto original)

Por tal motivo, conforme a las pruebas obrantes en el expediente y a las funciones que le corresponden en virtud de la Ley 658 de 2001 que regula la actividad de practicaje, resulta evidente que la conducta del piloto práctico fue determinante en la materialización del siniestro marítimo, lo que sumado a los argumentos que se expondrán con posterioridad en la presente providencia, servirán de fundamento para establecer su responsabilidad.

De otro lado, en cuanto a la argumentación relacionada con la planeación de la maniobra y su ejecución, observa el Despacho que de las declaraciones rendidas por el capitán de la motonave "MARATHA PRUDENCE", piloto práctico, coordinador de operaciones de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta y los capitanes de los remolcadores "ATLAS" y "ATLANTICO"; esta se realizó dentro de los parámetros normales, en la cual se llevó a cabo la reunión entre los implicados, considerando todos los factores relacionados.

Ahora bien, en lo que se refiere a la comunicación en la ejecución de la maniobra de atraque existieron dificultades que de manera fehaciente repercutieron en el correcto desarrollo de la misma; lo cual encuentra sustento en las siguientes respuestas dadas por el señor EIDNANI BHARAT PARSİ como capitán de la motonave "MARATHA PRUDENCE" en su declaración rendida en audiencia, así:

- *"(...) había poca conversación entre el piloto y el remolcador, no entendía si decía empuje o hale, no entendía lo que estaban diciendo, por el idioma."*



Identificador: WJOM QCKkg u5hI G7Bh XoUg hBFn WKQ=

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

- *“En un momento dado yo le dije al piloto práctico dígame al remolcador que empuje, pero yo no entiendo de que estaban hablando, pero yo no sé si lo hizo, y si lo hizo no sé con qué potencia porque no entiendo el idioma”*
- *“Primero que todo no hablo español y estaban hablando por un canal diferente, yo le dije al piloto que le dijera al remolcador que empujara para así evitar el accidente.”*
- *“Él dijo algo por radio pero no puedo saber que fue porque no hablo al idioma, y la comunicación entre el piloto y los remolcadores era mínima.” (Cursiva fuera del texto original)*

Lo previamente citado concuerda con lo determinado por el dictamen pericial rendido por el señor ARNOLD JOSÉ TORRES CUELLO, en el cual determinó que:

*“(…) si bien el idioma estandarizado para este tipo de maniobras es el inglés, el cual es dominado perfectamente tanto por el piloto, como por el capitán de la M/V “MARATHA PRUDENCE”, la comunicación entre remolcadores y piloto se realizó en español como consuetudinariamente se ha realizado, sin embargo el capitán del M/V “MARATHA PRUDENCE” en la visita que realicé a bordo y en su testimonio aduce que nunca entendió que orden le daba el piloto a os remolcadores ya que él no domina el idioma español y el piloto no lo retroalimentó de la posición de los remolcadores y las ordenes emitidas al mismo, convirtiéndose esto en una falta de comunicación en la maniobra (…)”*  
(Cursiva fuera del texto original)

De esta manera, se colige que la comunicación entre el piloto práctico y los capitanes de los remolcadores “ATLAS” y “ATLANTICO” fue un factor que ocasionó dificultades para el capitán de la motonave “MARATHA PRUDENCE” en cuanto a la comprensión de las órdenes que se estaban impartiendo, como quiera que se desarrolló en idioma español, el cual no era dominado por este último.

Sobre este particular, es menester señalar que la Ley 658 de 2001 en el numeral 3 del artículo artículo 17 determina como procedimientos complementarios del piloto práctico, dar las órdenes de manera fuerte y clara en idioma castellano o inglés según sea el caso y exigir la repetición de éstas, por la persona encargada de ejecutarlas. De este modo, aunque la norma faculte al piloto práctico para dar las órdenes en ambos idiomas – *inglés o castellano* –, en este caso el capitán del buque “MARATHA PRUDENCE” al cual prestaba su asesoría no dominaba español; por lo cual, si el práctico daba instrucciones a los capitanes de los remolcadores, debía traducir o retroalimentar al capitán del buque, con el objeto de que tuviera conocimiento de todas las particularidades en la ejecución de la maniobra.

Ahora bien, referente a las apreciaciones del recurso sobre el dictamen pericial y su valoración por parte del Capitán de Puerto, debe acotarse que la prueba pericial es un medio de prueba que permite al juez la formación de convencimiento para verificar hechos de interés del proceso, el cual debe analizarse conforme a lo establecido por los artículos 42 del Decreto Ley 2324 de 1984 y 232 del Código General del Proceso, esto es, bajo la reglas de la sana crítica, teniendo en cuenta la solidez, claridad, exhaustividad, precisión y calidad de sus fundamentos, la idoneidad del perito y su comportamiento en la audiencia, así como las demás pruebas que obren en el proceso.



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza mediante el código QR y el código de barras.  
Identificador: W10M Q0Kq u5h1 G7Bh XouJg hBFn WK0=

En síntesis, el Capitán de Puerto y el suscrito Director General en las correspondientes instancias dentro de las investigaciones jurisdiccionales por siniestros marítimos, cuentan con plena facultad para valorar el dictamen pericial en conjunto con las demás pruebas que obran en el proceso. Así pues, una vez analizado el dictamen pericial rendido por el señor ARNOLD JOSÉ TORRES CUELLO, este Despacho no encuentra motivos para desestimar las conclusiones a las que se llegaron en el informe, toda vez que cuenta con el correspondiente sustento en las demás pruebas aportadas y recolectadas a la investigación, así como la capacitación e idoneidad como perito marítimo en navegación y cubierta categoría “B”, debidamente licenciado por la presente Autoridad Marítima.

De otra parte, en cuanto al argumento relacionado con las deficiencias en la investigación y el fallo y la falta de lealtad procesal por parte de los responsables de la motonave “MARATHA PRUDENCE” por no haber aportado la grabación del VDR, este Despacho disiente de tales alegaciones dado que la presunción de responsabilidad por la ocurrencia del siniestro marítimo recae principalmente en el capitán, por lo que es este el interesado en aportar y demostrar aquellas causas que controviertan tal presunción.

Adicionalmente, conforme a lo preceptuado en el artículo 41 del Decreto Ley 2324 de 1984, el dictamen se rindió y sustentó en la audiencia celebrada el día 01 de agosto de 2019, dentro de la cual las partes – *entre ellos el apelante* – tuvieron la oportunidad de realizar preguntas al perito designado, así como solicitar aclaraciones, complementaciones u objeciones por error grave. (Visible a folios 125 al 127)

Respecto de lo mencionado en el párrafo que antecede, se debe indicar que lo señalado en la aludida audiencia no cambió lo dictaminado por el perito en su informe pericial aportado el 02 de mayo de 2018, por el contrario las conclusiones a las que se llegaron se mantuvieron, no ofreciendo al presente fallador razones para modificar las responsabilidades decretadas entre los principales participantes de la maniobra, es decir, capitán y piloto práctico.

Por tal motivo, conforme a las razones expuestas en el presente fallo se mantendrá la responsabilidad por la ocurrencia del siniestro marítimo del señor JOSÉ LUIS LARA PARRA como piloto práctico de la motonave “MARATHA PRUDENCE”, de manera que no se accederán a las pretensiones del apelante y se confirmará integralmente el fallo emitido por el Capitán de Puerto de Santa Marta.

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.- CONFIRMAR** integralmente el fallo de primera instancia de fecha 30 de diciembre de 2020, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, conforme la parte motiva de la presente providencia.

**ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR** personalmente la presente decisión al abogado ALFREDO RICARDO POLO QUINTANA en condición de apoderado del señor JOSÉ LUIS LARA PARRA como piloto práctico de la motonave “MARATHA PRUDENCE” y demás partes, en



cumplimiento de lo establecido en el artículo 62 del Decreto Ley 2324 de 1984 en concordancia con el artículo 8° de la Ley 2213 de 2022.

**ARTÍCULO 3º.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, para el cumplimiento de lo resuelto.

**NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE.**

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



Identificador: WIDM QCKg u5bi G7BH XoUg hBFh WkQ=

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

Documento firmado digitalmente

