

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 11 de mayo de 2021

Referencia: Expediente No. 11012014006  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Apelación

**OBJETO A DECIDIR**

Procede el Despacho a resolver los recursos de apelación presentados en contra del fallo de primera instancia del 28 de noviembre de 2016, proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura dentro de la investigación jurisdiccional adelantada por siniestro marítimo de encallamiento de la motonave WAN HE, de bandera de China, ocurrido el 29 de septiembre de 2014, previos los siguientes:

**ANTECEDENTES**

1. El día 29 de septiembre de 2014, el Capitán de Puerto de Buenaventura una vez tuvo conocimiento de los hechos relacionados con el encallamiento de la motonave WAN HE de bandera de China, procedió a dar apertura a la investigación jurisdiccional por el siniestro marítimo citado, decretando a la vez la práctica de los medios probatorios pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.

Asimismo, fijó fecha para la realización de la primera audiencia de trámite de la que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984, la cual se llevó a cabo el día 06 de octubre de esa misma anualidad.

2. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió fallo de primera instancia el día 28 de noviembre de 2016, mediante el cual declaró civil y extracontractualmente responsable de la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave WAN HE, al señor GERMÁN CORTÉS ORTEGA, en calidad de Piloto Práctico.

De igual manera, dispuso declarar responsables administrativamente por violación a las normas de Marina Mercante, a los señores:

Nombre	Identificación	Sanción (Multa)
GERMÁN CORTÉS ORTEGA – Piloto Práctico	Cédula de ciudadanía No.79.367.398	Cinco (05) S.M.L.M.V., equivalentes a Tres Millones Cuatrocientos Setenta y Mil Doscientos

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento en papel auténtica de documento electrónico se garantiza mediante el código QR. Identificador: a157 OIUA Iq+5 IFpC UN60 84F7 IF0=





Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se garantiza mediante el código QR y el código de barras. Identificador: a157 OIUA Iq+5 iFpC UN60 84F7 iF0=

		Setenta Pesos (\$3.477.270)
GONG REN. Capitán de la motonave WAN HE	Pasaporte No. G34378043 de China	Tres (03) S.M.L.M.V., equivalentes a Dos Millones Sesenta y Ocho Mil Trescientos Sesenta y Dos Pesos (\$2.068.362)
SIGIFREDO BLANDÓN CÁRDENAS. Capitán del remolcador ALISIOS	Cédula de Ciudadanía No. 12.910.128	Dos (02) S.M.L.M.V., equivalentes a Un Millón Trescientos Setenta y Ocho Mil Novecientos Ocho Pesos (\$1.378.908)
MANUEL ARDILA MINOTA. Capitán del remolcador ODÍN.	Cédula de Ciudadanía No. 19.402.559	Dos (02) S.M.L.M.V., equivalentes a Un Millón Trescientos Setenta y Ocho Mil Novecientos Ocho Pesos (\$1.378.908)

Por otra parte, en cuanto al avalúo se refiere, el Capitán de Puerto de Buenaventura se abstuvo de pronunciarse sobre los mismos, teniendo en cuenta la parte motiva de la sentencia en mención.

3. Respecto a lo anterior, los días 07 y 20 de diciembre de 2016, fueron allegados al despacho del Capitán de Puerto de Buenaventura memoriales contentivos de los recursos de reposición y en subsidio de apelación en contra de la sentencia de primera instancia del 28 de noviembre de 2016, suscritos por los abogados JOHN JAIRO CORREA ESCOBAR y LUIS ALFONSO SOTO GIL, apoderados judiciales de las sociedades SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A., PILOTOS PRÁCTICOS DEL PACÍFICO PACIFIC PILOTS S.A.S., y del Piloto Práctico GERMÁN CORTÉS ORTEGA.

4. En consecuencia de lo anterior, el Capitán de Puerto de Buenaventura mediante providencia del 31 de enero de 2017, procedió a modificar el artículo primero del fallo de primera instancia del 28 de noviembre de 2016, en el sentido de declarar responsable civilmente por el siniestro marítimo de encallamiento de la motonave WAN HE al piloto práctico GERMÁN CORTES ORTEGA y al señor GONG REN, en calidad de capitán de la motonave citada.

Asimismo, adicionó el artículo segundo de la respectiva providencia, respecto a declarar solidariamente responsable por el siniestro marítimo de encallamiento de la motonave WAN HE al armador de la motonave en mención, concediendo a la vez en el efecto suspensivo los recursos interpuestos por los apoderados judiciales de las sociedades SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A., PILOTOS PRÁCTICOS DEL PACÍFICO PACIFIC PILOTS S.A.S., y del Piloto Práctico GERMÁN CORTÉS ORTEGA.



5. Posterior a ello, el día 24 de febrero de 2017, el abogado CARLOS IVÁN ÁLVAREZ CLOPATOFISKY, apoderado especial del Capitán, de la Tripulación y del Agente Marítimo de la motonave WAN HE de nacionalidad de China, interpuso recurso de reposición y en subsidio de apelación en contra de la decisión proferida por la Capitanía de Puerto de Buenaventura el día 31 de enero de 2017.

6. Al respecto, mediante providencia del 9 de marzo de 2017, el Capitán de Puerto de Buenaventura no accedió al recurso de reposición interpuesto, rechazando por su parte el recurso de apelación por considerarlo improcedente.

7. El día 23 de marzo de 2017, el apoderado judicial del Capitán, Tripulación y Agente Marítimo de la motonave WAN HE, interpuso recurso de reposición y queja en contra de la providencia del 9 de marzo del citado año. Dichos recursos, fueron resueltos por el Capitán de Puerto de Buenaventura mediante decisión del 19 de abril de 2017, en el sentido de proceder a su rechazo, conforme a lo dispuesto en la parte motiva de la citada decisión.

8. El día 14 de abril de 2021, los abogados **JOSÉ VICENTE GUZMÁN** y **JHON JAIRO CORREA ESCOBAR**, en calidad de apoderados judiciales del Armador, Capitán, Tripulación, Agente Marítimo y **SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A.**, consecutivamente, presentaron sus escritos de alegatos de conclusión, así como un escrito de solicitudes varias, dentro del trámite de sustanciación del recurso de apelación admitido mediante el auto del 07 de diciembre de 2020, conforme a lo establecido en el artículo 60 del Decreto Ley 2324 de 1984.

### 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 DE LOS APELANTES

De los escritos de apelación presentados por los apoderados de las partes, el Despacho se permite extraer lo siguiente:

**1) Abogado LUIS ALFONSO SOTO GIL – Apoderado de la empresa PILOTOS prácticos del pacífico -PACIFIC PILOTS S.A.S., y del Piloto Práctico GERMÁN CORTÉS ORTEGA.**



Identificador: a157 OIUA Iq+5 IFpC UNGO 84F7 IF0=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico 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 de este código QR y el código de identificación electrónica. Identificador: a157 01UA lq+5 lFpC UN60 84F7 lFO=

a) Respecto al control de tráfico por parte de la Autoridad Marítima, el recurrente manifestó:

*“(…) ¿Cómo puede el Despacho insistir y tener como agravante para imputar responsabilidad al piloto la “falta” de reporte de una situación en maniobra cuando ha quedado probado que el controlador de tráfico marítimo CONOCÍA perfectamente la situación que se estaba presentando sin necesidad de reporte alguno y dejó al arbitrio de los pilotos las decisiones náuticas? ¿En el curso de la primera audiencia el controlador al ser interrogado sobre su actuación en el transcurso de la maniobra respondió así? Cuando el Despacho insiste en que el controlador de turno tuvo que verificar con el piloto vía canal 47, en ese momento el piloto estaba en plena maniobra dando instrucciones a los remolcadores.*

*..., Sin embargo y no obstante la evidente falta de ejercicio de la autoridad marítima contrariamente a su reiterada obligación de cumplir con sus funciones y atribuciones, solo le merece al Despacho en la decisión de primera instancia catorce líneas<sup>1</sup>. **Desde luego cuando el propio Juez de Instancia ES PARTE de la investigación es imposible que puedan las partes esperar una decisión objetiva y justa. Si la investigación de los hechos la hubiera realizado un ente con total autonomía, la responsabilidad en la gestión de control de tráfico marítimo en cabeza de la Autoridad Marítima, con toda seguridad estaría comprometida grande y gravemente.***

*Si frente a la respuesta del controlador de tráfico marítimo al piloto (o los pilotos) asesorando paralelamente una maniobra de arribo y otra de zarpe – con los riesgos propios que pueda tener cada una- toman a su leal saber y entender y siempre de acuerdo con su experiencia y capacidad profesional, decisiones NÁUTICAS, ¿cómo es que luego él o los pilotos pueden resultar RESPONSABLES de la ocurrencia del siniestro marítimo? (….)”.*

b.) Por otra parte, el recurrente trae a colación la declaración realizada por el apoderado del Capitán, Tripulación y Agente Marítimo de la motonave WAN HE (folio 900/R), en la que éste último puntualizó acerca de la presunta responsabilidad del Capitán del remolcador ODÍN, por haberse demorado al llamado en la asistencia, lo que habría evitado un mal mayor.

Al respecto se cita lo consignado por el recurrente de la siguiente manera:

*“(…) La navegación marítima, es considerada una actividad peligrosa “En todo momento se buscó evitar el encallamiento. Se tomaron medidas como parar la máquina, dar atrás, empujar con los Remolcadores en cuanto fue posible, técnicamente la maniobra fue desarrollada normalmente como de costumbre, pero incidió la ausencia del ODÍN para no terminar con éxito la maniobra. En la actividad de practica, el piloto no actúa solo. Se apoyó en los remolcadores, sin lo cual sería imposible que un buque de este calado ingrese al puerto sin el apoyo*

<sup>1</sup> Pág. 11 del fallo de primera instancia



de estos. Los remolcadores son el soporte de la maniobra. ¿Entonces cómo es que el capitán de puerto solo fija responsabilidad al piloto, cuando queda probado que el RR ODÍN no acudió en el tiempo requerido por el piloto? ...,

Sorprende que una autoridad marítima de experiencia y conocedora del medio de practica, diga que el piloto debió para el barco en la boya 37-38 una vez que se advierta que no estaba siendo asistido por los remolcadores. No se explica bajo que premisa considera el fallador que en medio de un giro restringido donde hay bajos a lado y lado del canal, se pretenda parar el buque, consideración está completamente inexplicable desde el punto de vista técnico (...).

- c.) De otro lado, en cuanto al informe pericial presentado dentro de la investigación en mención, el recurrente manifiesta estar en desacuerdo con el contenido del mismo, toda vez que se basaron en argumentaciones subjetivas del perito, dado que, él no contaba con la especialidad necesaria para este tipo de siniestros.
- d.) En cuanto a lo planteado en la parte considerativa por parte del Capitán de Puerto de Buenaventura en la sentencia de primera instancia; el recurrente cita textualmente lo siguiente:

*"(...) Conforme al material probatorio allegado a la presente investigación, se puede evidenciar lo siguiente:*

*Una vez el señor piloto práctico German Cortés Ortega estuvo a bordo de la motonave WAN HE le comentó al capitán de la citada nave que a las 14:45, estaría zarpando el otro buque de qué costado iba a atracar el barco y cuál sería la primera línea y la colocación de los remolcadores...*

*En este sentido, es importante tener en cuenta que el señor piloto práctico decidió planear y ejecutar la maniobra de arribo y atraque de la motonave WAN HE con base en la carta náutica inglesa, la cual se encontraba desactualizada y confiando en su experiencia como piloto práctico, el conocimiento que tiene de la bahía de Buenaventura y el hecho de tener presente en su cabeza los puntos importantes sobre los cambios que tienen las cartas actualizadas...*

*..., superado el cruce ordenó parar máquinas y luego dar máquina atrás, disminuyendo la velocidad de la nave en unos 5 nudos, justo antes de empezar el viraje de la nave, dificultando el giro mismo, para disminuir la velocidad, dificultando el giro y obteniendo como resultado el siniestro ya conocido (...)"* (Cursiva fuera de texto).

Teniendo en cuenta lo anterior, el recurrente cuestiona lo siguiente:

*"(...) ¿cómo puede concluir el despacho que esta maniobra fue equivocada? ¿Y que ella generó el siniestro marítimo? En todo el expediente no hay un*



Identificador: a157 OIUA lq+5 iFpC UN60 84F7 IF0=





Identificador: at157 OIUA lq+5 IFPC UN60 84F7 IFQ=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento es la misma que la del original.

*solo párrafo en el cual se planteé técnicamente que lo correcto hubiese sido actuar de manera diferente con lo cual se puedan desvirtuar todas las consideraciones técnicas que suficientemente ha explicado y reafirmado el piloto....,*

*Con el argumento de “disculpar” las fallas náuticas de un marino que entra por primera vez a buenaventura, la propia autoridad echaría por tierra la jurisprudencia que la Dimar ha proferido y varias normas actualmente vigentes, entre otras el artículo 4 de la Ley 658 según la cual toda nave mayor de 200 toneladas, requiere de piloto práctico. La norma a partir de la fecha deberá entonces reformarse en el sentido que propone el fallo del Capitán de Puerto. Es decir, cuando el capitán de un buque mercante demuestre que es la primera vez que arriba al puerto de buenaventura, el piloto práctico que lo asesore será responsable frente a la ocurrencia de un siniestro. Un capitán mercante, por lo tanto, al arribar a un puerto que conoce automáticamente pierde parte vital de su formación como marino y deja de estar preparado para LEER una carta de navegación y entender cuál es el trazado de un derrotero y por ende de consultar lo que considere necesario (...).” (Cursiva fuera de texto).*

Además de ello, el apelante manifiesta que *“el Capitán de Puerto no tuvo en cuenta la distinción existente entre las obligaciones de medio y de resultado, es claro que un asesor experto pone a disposición de quien lo contrata- en este caso el capitán de un buque mercante – toda su capacidad experiencia y conocimientos. La obligación del piloto práctico es de medio y nunca de resultado”*

- e.) Frente a la violación de las normas de la Marina Mercante, el recurrente nuevamente manifiesta su inconformidad al manifestar que la responsabilidad en la no oportuna asistencia del remolcador ODÍN, correspondió a la Estación de Control de Tráfico Marítimo y no del Piloto Práctico, por cuanto la Capitanía de Puerto sujeta el efectivo cumplimiento de los controladores de las Estaciones de Control de Tráfico Marítimo al aviso o reporte que las partes involucradas den o no al controlador; situación que desplaza la función de seguridad que ostenta la Estación.

Respecto a la responsabilidad del Capitán de la motonave WAN HE, el recurrente reitera que en el expediente quedó más que demostrado que éste no llevaba a bordo la carta de navegación oficial colombiana, sino la del Almirantazgo Británico; situación que transgrede la normatividad marítima vigente que hace obligatorio el llevar a bordo la citada ayuda a la navegación (*paráfrasis*).

Así mismo manifestó que, en cuanto a la responsabilidad del Capitán del Remolcador ODÍN, quedó más que demostrado que llegó tardíamente a asistir la maniobra, es decir, la citada situación obligó al Piloto Práctico a tomar decisiones al límite de la maniobra y la Capitanía de Puerto desconoció que si el remolcador hubiese asistido oportunamente al Piloto Práctico, el resultado habría sido otro. Ello, quedó verificado en el VDR, prueba que fue aportada en la investigación (*paráfrasis*).



2) JOHN JAIRO CORREA ESCOBAR – Apoderado de SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A.

A. En primer lugar, el recurrente manifiesta que el despacho del Capitán de Puerto de Buenaventura incurrió en error al eximir de responsabilidad al Capitán de la motonave WAN HE y trasladar las funciones de gobierno y control de la nave al Piloto Práctico, para lo cual cita lo siguiente:

*“(...), El despacho ha errado al considerar que, por razón de la inexperiencia en el ingreso a buenaventura, el Capitán de la motonave WAN HE no es responsable del siniestro marítimo, ya que la responsabilidad del siniestro recae en cabeza del Piloto Práctico...,*

*En su razonamiento, el despacho ha desconocido los argumentos que esgrimió con anterioridad, respecto a la naturaleza de la responsabilidad y los eximentes de la misma, señalando que existe una presunción de responsabilidad en el ejercicio de las actividades peligrosas. Presunción de responsabilidad, que por mandato de la ley se encuentra en cabeza del Capitán de la embarcación...,*

*En el caso concreto, no se evidencia un eximente de responsabilidad para el capitán de la **M/N WAN HE** que le permita romper con la presunción legal, a saber, u caso fortuito o fuerza mayor, responsabilidad exclusiva de la víctima o el hecho de un tercero...,*

*Resulta evidente que al que el ser un “total desconocedor de las características técnicas y de seguridad del canal de acceso al puerto de Buenaventura...”, no se encaja en ninguno de las hipotéticas eximentes de la responsabilidad que el mismo despacho ha reconocido. Por lo que el despacho ha errado al eximir de responsabilidad por la ocurrencia del siniestro marítimo al Capitán de la **M/N WAN HE**...,*

*Finalmente, debemos anotar nuevamente que el Piloto Práctico no asume el mando y responsabilidad del Capitán de la Embarcación..., en el caso en concreto, ni por ley o costumbre se puede considerar que el Capitán de la M/N WAN HE se desprendió de su mando o responsabilidad cuando aceptó la asesoría del Piloto Práctico, al este tener más experiencia en el puerto de Buenaventura que el citado Capitán (...).”*

B. En cuanto a la presunta negligencia del Capitán de la motonave WAN HE, el abogado JOHN JAIRO CORREA ESCOBAR, manifiesta lo siguiente:

*“(...), Del expediente se colige que el Capitán de la M/N WAN HE, no llevaba a bordo carta de navegación oficial y actualizada, circunstancia que junto a una mala asesoría del Piloto Práctico, aceptada y validada, por el mismo Capitán dio como resultado la ocurrencia del siniestro marítimo...,*



Identificador: a157 OIUA Iq+5 IFpC UN60 84F7 IF0=





Identificador: a157 OIUA lq+5 lFpC UN60 84F7 lF0=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento no puede ser superior a la del original.

..., Adicionalmente, se evidencia la negligencia en la maniobra por parte del Capitán de la MN WANHE, al permitir que esta se realizara con uno (1) y no dos (2) remolcadores, tal como es exigido para las características técnicas de la **M/N WAN HE**, por la Resolución 0138 de 2005...

..., Si bien, el despacho reconoce que el Piloto Práctico debió tomar las medidas pertinentes, olvida que la responsabilidad y control de la embarcación y por tanto de la maniobra se encuentra en cabeza del Capitán, quien al haberse percatado de la inconsistencia entre lo planeado y lo ejecutado, debió haber abortado la ejecución de la maniobra, hasta el momento en que restableciera la normalidad. No puede argumentar el despacho, como lo ha hecho que, a razón de la inexperiencia del Capitán, la responsabilidad de ejecución de la maniobra es del Piloto Práctico, propone y asesora la maniobra y es el Capitán quien la Autoriza y ejecuta (...).”

Respecto la responsabilidad del Armador y el Agente Marítimo de la citada nave, el apelante señala lo siguiente:

*“(....) Si bien es cierto que la responsabilidad del armador, y del agente marítimo (numeral 8, artículo 1492 del Código de Comercio) es una responsabilidad solidaria que proviene de la Ley, no por ello puede el despacho abstenerse de ratificar la solidaridad que la ley, establece sobre el armador por las conductas de su capitán...,”*

*Por tanto, de encontrarse la responsabilidad de la embarcación, el despacho no tiene ninguna limitación legal para ratificar la solidaridad del armador por las conductas del capitán, y de esta forma debe declararlo en el fallo (...).”*

**C.** En cuanto al presunto error del Despacho al no declarar la responsabilidad solidaria del Armador del Buque por las Culpas del Piloto Práctico, el apoderado de SURAMERICANA DE SEGUROS, indica:

*“(....) Habiéndose por tanto decretado la responsabilidad del Piloto Práctico, esta Capitanía en su fallo ha ignorado sin fundamento legal la solicitud efectuada en el sentido de que se ratifique la norma y se decrete la responsabilidad solidaria del armador por razón de la culpa encontrada en cabeza del piloto práctico.*

Teniendo en cuenta que el presente fallo va a servir de prueba en un proceso ordinario en el cual mi representada SURAMERICANA solicitará se decrete el incumplimiento contractual del armador por razón de su responsabilidad solidaria en el encallamiento y si bien dicha responsabilidad podría hacerse valer por la mera aplicación de la ley, no existe ningún fundamento legal que le impida a esta Capitanía el ratificar la solicitud efectuada por SURAMERICANA y decretar en la parte resolutive del fallo la responsabilidad solidaria del armador por razón de las culpas del piloto práctico (...).”



- E. En consideración al supuesto error en que incurrió el despacho de primera instancia, respecto a las pretensiones de SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A., el recurrente aduce:

*"(...) Como se puede verificar en la solicitud de intervención presentada por SURAMERICANA DE SEGUROS, se formularon una serie de pretensiones que a la fecha no han sido resueltas ni el Capitán de puerto se pronunció sobre ellas en el fallo.*

*Efectivamente, en la solicitud de intervención se hizo la diferencia entre las responsabilidades contractuales y extracontractuales. Estas últimas son de competencia absoluta de la jurisdicción marítima, conforme a la sólida jurisprudencia del consejo de estado, mientras que las contractuales son de conocimiento de la justicia ordinaria (...)."*

**3) CARLOS IVÁN ÁLVAREZ CLOPATOFKY-Apoderado judicial del Armador, Capitán Tripulación y Agencia Marítima de la motonave WAN HE**

*"(...) En primer lugar, se debe tener en cuenta que la intervención del piloto práctico en la maniobra de atraque de la MN WANHE obedece a una obligación legal, consagrada en el artículo 4° de la Ley 658 de 2001. El piloto práctico es un experto en las maniobras de navegación en el puerto donde desempeña su función pública de practicaje (art. 2°, num.25, Ley 658/2001) y su obligación es prestar el servicio de practicaje garantizando las condiciones de seguridad de la vida humana, de la nave, de la carga, de las instalaciones portuarias y del medio marino...*

*En el expediente está demostrado que el piloto Germán Cortés no consultó con el capitán de la MN WAN HE la maniobra de atraque, y particularmente el hecho de que fuera a iniciar dicha maniobra con la asistencia de un solo remolcador, y no de dos remolcadores, así como el hecho de que planeaba efectuar el cruce con la MN LIZARD POINT por el costado de estribor (estribor contra estribor de cada nave)*

*El Capitán nunca abandonó el comando del buque, ni lo delegó en el piloto Germán Cortés. Por el contrario, **cuando el Capitán se percató de la inminencia de un encallamiento, intentó evitarlo mediante la orden de parar las máquinas, pero esta orden fue de inmediato revocada por otra del piloto práctico en el sentido de dar máquina adelante.***

*Esto implica que el piloto práctico incumplió gravemente con su deber legal, pues dejó de actuar como asesor del capitán de la nave en la maniobra, sino que tomó decisiones sin consultarlas previamente con el Capitán, de manera autónoma, en idioma español, **y asumió así, de hecho, el comando del buque, impidió de esta manera que el Capitán tomara las acciones o decisiones que más convenían a la nave, pero sobre todo a la seguridad marítima (...).**"*







Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se verifica en el sitio web de la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos de Bogotá D.C. Identificador: a157 OIUA Iq+5 IFpC UN60 84F7 IF0=

En ese mismo orden, respecto a la responsabilidad del armador, el abogado CARLOS IVÁN ÁLVAEZ CLOPATOFISKY señala:

*“(...,) La Capitanía de Puerto se equivoca al calificarla como una responsabilidad “solidaria”. La solidaridad solo puede estar originada en la ley o en el acuerdo entre las partes (artículo 1568 C.C). El artículo 1478, núm. 2° del C. de Co, no consagra una responsabilidad solidaria, sino la responsabilidad del armador por el hecho de sus empleados o dependientes del capitán (el capitán y el piloto práctico). Esta responsabilidad se rige por los principios establecidos en los artículos 2347 y 2349 del Código Civil (...).”*

Asimismo, indicó:

*“(...,) No se tuvo en cuenta por parte de la Capitanía de Puerto que, entre el capitán y el piloto para la maniobra, el tránsito y cruce con la MN Lizard Point, el piloto no informó al Capitán el punto programado para el cruce entre las dos naves, pero este cruce no se dio en el lugar que asumió el piloto que iba a ocurrir, situación que no informó al capitán.*

*El piloto coordinó que los dos remolcadores estuvieran en la boya 41, pero en la boya 41, solo se encontraba el remolcador Alisios. El remolcador Odín se incorporó a la maniobra iniciando el giro hacia los muelles, que es mucho más distante del punto acordado, lo que generó una falta de asistencia del remolcador Odín. Este hecho tampoco fue informado por el piloto al Capitán...,*

*En vista de que el R/R Alisios estaba solo en la boya 41, el piloto ordenó asegurarlo por proa babor y el R/R Odín se aseguraría posteriormente por popa-babor...,*

Dentro de este mismo orden de ideas, el abogado recurrente expresó:

*..., Manifestó el piloto que, para el tipo de maniobra con marea de puja aun subiendo, era necesario utilizar el remolcador de popa también, lo cual lo obligó a tomar medidas para disminuir la velocidad del barco a la espera del remolcador Odín, Con lo cual tuvo que parar máquinas y dar instrucciones de máquina atrás para disminuir la velocidad y aguantar el barco (...).” (Cursiva fuera de texto).*

Al respecto, el apoderado del Capitán de la motonave WAN HE puntualizó que, la causa efectiva del siniestro se originó cuando la misma se vio obligada a abrirse para dar el paso a la nave Lizard Point, así como por la llegada tardía del remolcador Odín, lo cual derivó un sinnúmero de órdenes a la máquina que no solo dieron paso a que la nave perdiera su rumbo, sino también el apoyo por el lado de popa-babor (*paráfrasis*).

### ASPECTOS PROCESALES RELEVANTES

Una vez recibido el expediente en sede de apelación y con posterioridad al estudio de legalidad sobre el mismo; este Despacho advirtió la interposición de un recurso



de queja, presentado de manera subsidiaria al de reposición por parte del señor CARLOS IVÀN ÀLVAREZ CLOPATOFSKY, apoderado especial del Armador, Capitán, Tripulación y Agente Marítimo de la motonave WAN HE de nacionalidad China.

Fue así que, mediante auto del 07 de diciembre de 2020, este Despacho accedió al recurso de queja en comento, el cual fue presentado por el apoderado de las partes citadas, en contra del auto del 09 de marzo de 2017 proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura, por medio del cual se rechazó el recurso de apelación interpuesto en contra del auto del 31 de enero de esa misma anualidad.

De manera concomitante, se procedió a admitir el recurso de apelación en el efecto suspensivo, interpuesto por el apoderado especial del Armador, Capitán, Tripulación y Agente Marítimo de la motonave WAN HE, contra el auto del 31 de enero de 2017, el cual modificó sustancialmente la sentencia de primera instancia del 28 de noviembre de 2016, a través de la cual el Capitán de Puerto de Buenaventura resolvió los recursos de reposición presentados por los apoderados judiciales de las sociedades SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A., y PILOTOS PRÀCTICOS DEL PACÍFICO- PACIFIC PILOTS S.A.S., así como del Piloto Práctico GERMÀN CORTÈS ORTEGA, de conformidad a lo establecido en el artículo 353 del Código General del Proceso.

### CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Teniendo en cuenta que fueron citados los principales argumentos expuestos en los recursos de apelación interpuestos por los apoderados de las partes, se constató que los mismos fueron allegados dentro del término legal establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984.

En ese orden de ideas, este Despacho procederá a resolver los recursos interpuestos, así como de los demás elementos integrantes de la sentencia, en virtud de lo establecido en el artículo 48 del Decreto Ley aplicable, así:

### FRENTE A LOS ARGUMENTOS DE LOS RECURSOS DE APELACIÓN

- a. Abogado **LUIS ALFONSO SOTO GIL** – Apoderado de la empresa de practicaje **PILOTOS PRÀCTICOS DEL PACÍFICO -PACIFIC PILOTS S.A.S., y del Piloto Práctico GERMÀN CORTÈS ORTEGA**

Teniendo en cuenta el orden en los que fueron extraídos y descritos en la presente providencia los argumentos planteados por el apoderado judicial de las partes en comento; se considera importante referirse a ellos de la siguiente manera:

En primer lugar, tratándose del rol y función del Piloto Práctico, se hace menester citar lo establecido el artículo 14 de la ley 658 de 2001, por cuanto èste es claro en estipular que su función principal radica en **asesorar al capitán del buque en la maniobra de practicaje y no lo reemplaza en el mando del mismo.** No obstante, dicha asesoría no debe dejarse al arbitrio, por cuanto esa calidad de





Identificador: a157OJUA lq+5 iFpC UN60 84F7 iF0=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza por la presencia de este código de barras.

asesor la da precisamente su experticia y conocimiento sobre la materia, la cual no es óbice para desconocer los acontecimientos, medidas de seguridad que se deberán adoptar, tales como el uso de los remolcadores (art. 56 de la Ley 658 de 2001 y Resolución 138 de 2005, vigente al momento en que ocurrieron los hechos) y demás elementos que rodean cada maniobra.

Ahora bien, cuando el servicio del Piloto Práctico se torna obligatorio en virtud de las normas especiales aplicables; se requerirá de toda una planeación previa por parte de los intervinientes y protagonistas de la maniobra. Dicha planificación, deberá contar con el intercambio de información, en especial sobre aquella relacionada con la profundidad en el canal y el muelle, corriente, tráfico de buques salientes, número y potencia de remolcadores a utilizar, distancia entre buques al atracar, entre otras.

Al respecto, el Capitán de la nave, quien nunca perderá el gobierno y control sobre la misma, propenderá por estar de acuerdo con la información suministrada por el Piloto Práctico, experto en las diferentes temáticas que rodean las actividades conexas, planteando a la vez recomendaciones cuando las estime necesarias.

En cuanto a ello, es importante traer a colación lo establecido en el Código de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar en su forma enmendada<sup>2</sup>, Sección A-VIII/2, numeral 49, que señala:

*“(...), No obstante los cometidos y obligaciones de los prácticos, la presencia de éstos a bordo no exime al capitán ni al oficial encargado de la guardia de navegación de los cometidos y obligaciones que tengan en relación con la seguridad del buque. El capitán y el práctico intercambiarán información relativa a los procedimientos de navegación, las condiciones locales y las características del buque. El capitán y el oficial encargado de la guardia de navegación cooperarán estrechamente con el práctico y comprobarán con exactitud la situación y los movimientos del buque (...)”.* (Subrayado y cursiva por fuera de texto).

En ese mismo sentido, el Código de Comercio señala:

*“(...), Art. 1495.-El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave.*

*La tripulación y los pasajeros le deben respeto y obediencia en cuanto se refiere al servicio de la nave y a la seguridad de las personas y de la carga que conduzca (...)”.* (Cursiva fuera de texto)

Dentro de este contexto, se demuestra con alta claridad que la maniobra de ingreso y atraque de la motonave WAN HE al muelle número 5 de la Sociedad

<sup>2</sup> Incluida la resolución 2 de la Conferencia de 2010 de las Partes en el Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978. El 25 de junio de 2010, se aprobaron las Enmiendas de Manila a dicho convenio, entraron en vigor el 1º de enero 2012 en el marco del procedimiento de aceptación tácita.



Portuaria Regional de Buenaventura, estuvo previamente planificada por el Piloto Práctico Germán Cortés y el Capitán de la nave en cita. Planeación y maniobra que contaría con la asistencia de los remolcadores Odín y Alisios, ambos de la empresa INTERTUG S.A. (Armador).

Ahora bien, es menester señalar que siendo las 15:38 del 24 de septiembre de 2014, no obstante, a no haber llegado el remolcador Odín (el cual asistiría al lado de popa-babor); el Piloto Práctico Germán Cortés dio instrucción de iniciar maniobra de ingreso al canal, lo cual presuntamente fue consensuado con el capitán de la motonave WAN HE, señor GONG REN.

Es decir, dar la instrucción de iniciar maniobra de ingreso al canal con las variaciones e imprecisiones evidenciadas por parte del Piloto Práctico; no demostró la responsabilidad por parte de los sujetos externos a la planificación de la misma, tal y como lo pretende endilgar el apoderado de la empresa de practicaje y el Piloto Práctico al controlador de Tráfico Marítimo, toda vez que quienes se encuentran apersonados de las citadas maniobras, son el Capitán de la nave y el Piloto Práctico.

En ese orden de ideas y durante el análisis realizado por este Despacho al material probatorio debidamente decretado y practicado, se pueden verificar diferentes situaciones como causas subyacentes y directas del siniestro de encallamiento de la motonave WAN HE, entre las cuales se encuentran:

- a.** Inicio de maniobra de ingreso al canal sin el remolcador Odín (popa-babor).
- b.** Aproximación de la motonave LIZARD POINT de bandera de Panamá (Hoy con nombre TRIADES, IMO 9350082) (Zarparía del muelle No.10, entre las 14.42 y las 15:12, asesorada por el Piloto Práctico Carlos Gutiérrez).
- c.** El encallamiento ocurrió a las 15.40 del 24 de septiembre de 2014, cuando la motonave WAN HE se encontraba en maniobra de aproximación al muelle No. 4, frente a la dársena de maniobra del muelle No. 2, fuera del canal de acceso y a 416, 92 metros de distancia del puesto de atraque No. 5.
- d.** Dentro de las declaraciones del Piloto Práctico, se verificó que para el tipo de maniobra, con marea de puja aun subiendo, era necesario utilizar el remolcador de popa también (Odín), sin embargo, al no encontrarse este presente, lo obligó a tomar medidas para disminuir la velocidad de la nave, por lo que tuvo que parar máquinas y dar instrucciones de máquina atrás para disminuir la velocidad y aguantar el buque (*paráfrasis, folio 409, Informe Pericial*).

De otra parte, se evidenció que en virtud de las particularidades de la motonave WAN HE, su calado de arribo en popa equivalía a 11, 60 metros y de proa a 11,30 metros. Lo anterior, se adecuaba perfectamente a la profundidad de los muelles de atraque 2 y 3 (zonas de reviro y dársenas de maniobra), los cuales correspondían





Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se garantiza por la presencia de este código QR y el código de barras. Identificador: a157 OIUA Iq+5 IFPC UN60 84F7 IF0=

a 14,4 y 14,2, consecutivamente. Asimismo, en virtud de la información batimétrica y la campaña de dragado de profundización de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, ejecutadas entre diciembre de 2013 y marzo de 2014, se habilitaron los atraques a los muelles 1 al 6 hasta por 15.0 metros.

En este sentido, se comprueba que tanto la profundidad de las zonas de reviro, como la del muelle No. 5, se ajustaban al calado del buque WAN HE.

Por otro lado, conforme al rol de la Autoridad Marítima frente a este tipo de investigaciones, es de suma importancia aclarar que el Capitán de Puerto (primera instancia) y el Director General Marítimo (segunda instancia), son Jueces de la República, en especial actúan como jueces asimilados en asuntos civiles (responsabilidad civil extracontractual), los que además deberán garantizar no solo las garantías Constitucionales relacionadas con el debido proceso, derecho de defensa y contradicción, sino también los principios que rigen las actuaciones procesales, tales como, principio de imparcialidad, objetividad, intermediación, publicidad, preclusión, concentración, de economía procesal, entre otros.

Es por lo anterior, que resultan ser contrarias a derecho, las aseveraciones realizadas por el apoderado judicial de la empresa de practicaje PACIFIC PILOTS y del Piloto Práctico maestro Germán Cortés, cuando señala que la Autoridad Marítima funge como Juez y Parte dentro de la investigación jurisdiccional por siniestro marítimo, en especial por las funciones desarrolladas por los controladores de tráfico marítimo que operan en las diferentes Estaciones de Control.

Lo anterior, no es congruente al momento de relacionarlo dentro de las etapas procesales propias de la investigación, toda vez que quedó demostrado la garantía de cada uno de los principios y derechos sustanciales y adjetivos anteriormente señalados, así como del ejercicio de los mismos por los sujetos procesales, especialmente en lo que respecta al decreto y práctica de los distintos medios probatorios.

Ahora bien, tratándose de los medios probatorios decretados y practicados, particularmente las pruebas periciales, se tiene que la investigación contó con el dictamen de dos peritos en diferentes especialidades. Por un lado, estuvo el perito DIEGO FERNÁNDEZ RESTREPO con la especialidad en buceo y salvamento, quien entre otras cosas rindió informe sobre el estado estructural de la motonave, especialmente sobre el estado de las hélices y la necesidad y viabilidad de ser el caso, de realizar trabajos de soldaduras o corte submarino. Dicho dictamen, fue rendido el 15 de octubre de 2014 (folio 286), determinando que hubo leves daños en la quilla de lado babor y sobre el cual no hubo solicitud de aclaración o adición por las partes.

Por el otro lado, la investigación contó con la participación del Perito Marítimo en Navegación Clase A, señor MARCO FIDEL CRUZ, a quien se le pidió rendir dictamen sobre el estado de los equipos y elementos a bordo del buque para la realización de maniobras de fondeo, amarre y atraque (Folio 227). El citado



dictamen pericial, fue presentado el 02 de febrero de 2015 (Folio 409), donde entre otras cosas, se relacionó que el Capitán de la motonave WAN HE, dio orden al tercer oficial de parar máquinas (15.41), no obstante, el Piloto Práctico dio instrucción de dar máquina avante y el timón todo a babor (paráfrasis).

De igual manera, el informe en comento determinó que la hélice presentó una pérdida muy pequeña de metal en su borde superior, así como la quilla babor evidenció dos dobleces de 0,30 y de 0,12 cm. Asimismo, se puede comprobar que se hicieron solicitudes de aclaración al mismo, las cuales fueron resueltas mediante auto del 05 de octubre de 2015.

Es así que, surge ser extraño para este Despacho referirse a las capacidades científicas y aptitudinales de los peritos nombrados dentro de la investigación, cuando de los mismos se comprobó objetivamente su experticia, dado que ambos contaban al momento de su nombramiento y posesión, de las licencias que los acreditan en cada una de sus especialidades.

Así mismo, dentro de las oportunidades procesales descritas tanto en el Decreto Ley 2324 de 1984, como en la Ley 1564 de 2012 (Código General del Proceso) para la práctica de la prueba pericial, se pudo comprobar que solamente en lo que respecta al dictamen pericial presentado por el señor MARCO FIDEL CRUZ, fue donde las partes ejercieron sus cargas procesales<sup>3</sup> relacionadas con las distintas solicitudes de aclaración y complementación, las cuales fueron resueltas en su momento por la Capitanía de Puerto de Buenaventura, mediante auto del 05 de octubre de 2015.

De otra parte, es importante analizar lo que la jurisprudencia y doctrina han denominado como obligaciones de medio y de resultado; connotaciones que para el caso en particular (Funciones del Piloto Práctico) resultan ser complejas de aplicar, toda vez que son conceptos utilizados dentro de la *responsabilidad civil contractual*.

Al respecto, la jurisprudencia nacional ha señalado que:

*“(...), Las obligaciones de medio son aquellas que le exigen al deudor diligencia, cuidado y pericia para asumir aquellas conductas orientadas a un resultado, sin que ello implique asegurar esto último.*

*Como ejemplo de la citada clasificación, en principio se encuentran las obligaciones de hacer, teniendo en cuenta que la prestación recae sobre una actividad y que el deudor se obliga a observar una determinada conducta.*

<sup>3</sup> En materia probatoria, no es más que “aquella según la cual quien alega algo ante la jurisdicción está en la obligación de demostrar los supuestos de hecho de las consecuencias jurídicas que persigue” Sentencia C-086/16. Magistrado Ponente: JORGE IVÁN PALACIO PALACIO.



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza mediante el código QR adjunto. Identificador: a157 OJUA lq+5 IFpC UN60 84F7 IF0=



De otro lado, las obligaciones de resultado hacen referencia a aquellas que comprometen al deudor a lograr su efectiva obtención para satisfacer el interés del acreedor<sup>4</sup> (...)" (Cursiva fuera de texto)

No obstante, si bien la función del Piloto Práctico se circunscribe a brindar una asesoría, esta asesoría no debe ser arbitraria o con ausencia de cuidado o diligencia, toda vez que además de desempeñar una actividad marítima que implica altos estándares de seguridad, también presta un servicio público.

Al respecto, es importante mencionar que el Decreto Ley 2324 de 1984, por el cual se reorganizó la Dirección General Marítima, clasificó la actividad de practicaaje como un servicio auxiliar de la navegación y lo elevó a la categoría de servicio público, en los siguientes términos:

*"(...) **Artículo 124.- Practicaaje.** - El practicaaje en aguas jurisdiccionales nacionales constituye un servicio público regulado y controlado por la Autoridad Marítima."* (Cursiva y negrilla fuera de texto).

En concordancia con lo anterior, el legislador consciente de que el practicaaje marítimo es obligatorio internacionalmente en aguas marítimas y fluviales, jurisdiccionales (debido a que las condiciones de navegación en espacios restringidos demanda conocimientos especializados y detallados de cada puerto), y de la relación intrínseca que existe entre esta actividad, el derecho a la vida de la gente del mar, la protección de la diversidad e integridad del medio ambiente y la seguridad del transporte marítimo nacional e internacional; en la ley 658 de 2001 se mantuvo el carácter de servicio público de esta actividad, en los siguientes términos:

*"(...) **Artículo 2º.- Definiciones.** - (...) **Actividad marítima y fluvial de practicaaje.** Es un servicio público inherente a la finalidad social del Estado. La Autoridad Marítima Nacional en coordinación con la entidad encargada de vigilar y controlar los terminales portuarios, **debe asegurar su prestación y garantizar el desarrollo de esta actividad en su jurisdicción en forma eficiente y continua**". (Negrilla y cursiva fuera de texto).*

De otra lado, la Organización Marítima Internacional -OMI- (Organismo de las Naciones Unidas encargado de los asuntos marítimos y la protección del medio marino), ha reconocido la importancia de emplear prácticos competentes en los accesos a puertos y otras zonas donde es necesario contar con un conocimiento local especializado (resolución A 159 (ES.IV) y la necesidad de que los Estados organicen los servicios de practicaaje y adopten normas de seguridad para prevenir la ocurrencia de siniestros marítimos por errores en la navegación.

Internacionalmente, el servicio de practicaaje está catalogado como un servicio del cual depende la seguridad de la vida humana en el mar, del medio ambiente acuático y del tráfico marítimo y fluvial.

<sup>4</sup> Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia de 5 de noviembre de 2013 con ref.: 20001-3103-005-2005-00025-01.



Identificador: a157 OIUA Iq+5 IFpC UN60 84F7 IF0=

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



Teniendo en cuenta la relación intrínseca de este servicio con la seguridad marítima, la legislación comparada tiende a otorgarle el carácter de servicio público regulado y controlado por cada Estado.

En concordancia con lo anterior, el artículo 334 de la Constitución Nacional consagra que el Estado debe intervenir por mandato de la ley, entre otras actividades económicas, en "los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano" y, el artículo 365, prevé:

*"(...) **Artículo 365.- Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios.** (...)"* (Cursiva y Negrilla fuera de texto).

Teniendo en cuenta la connotación que tiene el servicio público de practicaaje, la importancia de emplear prácticos competentes y suficientes en los accesos a puertos y con el fin de garantizar la continua prestación del servicio, en zonas donde es necesario contar con un conocimiento local especializado, surge la necesidad de que dicha gestión sea prestada de manera responsable y profesional.

Es por lo anteriormente expuesto, que los argumentos planteados por el abogado LUIS ALFONSO SOTO GIL, no están llamados a prosperar, toda vez que mediante los medios probatorios decretados y practicados, se comprobaron las diferentes imprecisiones en las que incurrió el Piloto Práctico, las cuales a todas luces demostraron un exceso en sus funciones como asesor de la maniobra.

**b. Abogado JOHN JAIRO CORREA ESCOBAR – Apoderado de la compañía aseguradora SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A.**

En cuanto a la responsabilidad del Capitán de la motonave WAN HE, señor GONG REN, la misma fue explicada en el acápite anterior, cuando se realizó el comparativo entre las funciones de este frente a las del Piloto Práctico, así como cuando ambas pueden coexistir de tal manera que sus deberes o la inexistencia de los mismos, puedan resultar siendo la causa directa del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave WAN HE.

Ahora bien, con el fin de contextualizar un poco más sobre las causas directas que dieron origen al siniestro marítimo de encallamiento y en consecuencia quién debe responder por el ejercicio de una actividad peligrosa, como es el caso de la navegación; la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia ha procedido a exponer diferentes tesis al respecto, entre las que se encuentran **la**



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza mediante el código QR adjunto. Identificador: a157 OIUA Iq+5 IFpC UN6O 84F7 IF0=



del aprovechamiento económico, la de la guarda jurídica y la de la guarda material. (paráfrasis del autor)<sup>5</sup>, así.

*“(…) El responsable por el hecho de las cosas inanimadas es su guardián, o sea quien tiene sobre ellas el poder de mando, dirección y control independientes. Y no es cierto que el carácter de propietario implique necesaria e ineludiblemente el de guardián, pero si lo hace presumir como simple atributo del dominio, mientras no se pruebe lo contrario. ... O sea, la responsabilidad del dueño por el hecho de las cosas inanimadas proviene de la calidad que de guardián de ellas presúmase tener. Y la presunción de guardián puede desvanecerla el propietario si demuestra que transfirió a otra persona la tenencia de la cosa en virtud de un título jurídico, como el de arrendamiento, el de comodato, etc., o que fue despojado inculpablemente de la misma, como en el caso de haberle sido robada o hurtada (...)” (sentencia de 17 de mayo de 2011, exp. 2005-00345-0). (Negrilla y cursiva fuera de texto).*

En tal sentido,

*“(…) La tesis del guardián de la cosa así expuesta y acogida en Colombia, descarta, por lo demás, dos ideas, “la primera es que el responsable del perjuicio causado sea necesaria y exclusivamente el mero detentador físico de la cosa empleada para desplegar la actividad riesgosa [y] la segunda...es que la responsabilidad en estudio tenga que estar ligada, de alguna forma, a la titularidad de un derecho sobre la cosa” (Sala de Casación Civil, sentencia de 4 de junio de 1992, exp. 3382)”.*

Más adelante la Corte Suprema retoma la siguiente posición:

*“(…) El concepto de guardián no repele la eventual existencia de una **“guarda compartida”**, de poderseles imputar a varios sujetos la responsabilidad en la realización del daño, producto de una actividad riesgosa, **porque de una u otra forma ejercen, todos ellos, control y dirección efectiva sobre la “actividad”**.*

Así pues que, teniendo en cuenta los argumentos antes citados podríamos concluir que, la concurrencia de varias personas, como en el caso que nos ocupa, es decir, Capitán y Piloto Práctico, si bien desde diversos ángulos y en atención a sus propios intereses o beneficios, puedan 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, no permaneció apartada ni indiferente al desempeño, funcionamiento y control intelectual de la

<sup>5</sup> “Plasmado en sentencia de 4 de abril de 2013, exp. 2002-09414-01, cuando señala que “en los casos de responsabilidad extracontractual o aquiliana, le compete al demandante acreditar los presupuestos de su pretensión, y si como fuente de aquella existe una actividad de las denominadas peligrosas, éste se releva de acreditar la incuria o imprudencia de quien aspira obtener el resarcimiento, pues en desarrollo del artículo 2356 del Código Civil, le resulta suficiente demostrar, a más del responsable del menoscabo, el acaecimiento del daño y que el mismo se produjo en desarrollo de una actuación de tales características”.



actividad peligrosa desplegada, actitud que por fuerza ha de entenderse asumida por aquella persona natural o jurídica que obtiene de esa actividad lucro o provecho económico evidente (*paráfrasis*).

Es así que, se pudo verificar que si bien en algunos lapsos de la maniobra de ingreso al canal y reviro, el Piloto Práctico dio instrucciones, que de cierta manera fueron inmediatamente acatadas por los Capitanes de los remolcadores, como por parte del Tercer Oficial de Máquinas de la motonave WAN HE; el Capitán de la motonave nunca perdió el control y gobierno de la misma, dando a la vez órdenes de parar máquinas o de disminuir la velocidad, cuando lo consideró pertinente.

Desde este punto de vista, es que se puede comprobar que hubo confluencia de roles, que por algunos instantes tomaron la guardia de dicha actividad peligrosa, como lo es la navegación y sus demás actividades conexas.

Lo anterior, quedó demostrado al momento en que se ejecutó la guardia efectiva, como fue el caso del Piloto Práctico que por medio de sus "instrucciones", desbordó sus funciones esenciales de asesor, entrando también a responder junto al Capitán de todas las decisiones tomadas, las cuales trajeron como inevitable consecuencia que la motonave WAN HE encallara en plena maniobra de reviro.

De otro lado, en cuanto las afirmaciones de responsabilidad solidaria planteadas por el recurrente, se hace preciso hacer las siguientes acotaciones:

- A. La solidaridad es una figura jurídica que debe estar previamente establecida en la *ley o en un contrato*, es de esa premisa que se concluye que no existe solidaridad por fuera de estas dos fuentes de obligaciones.
- B. El libro quinto del Código de Comercio establece las *responsabilidades solidarias* del armador y del agente marítimo con respecto a las culpas del capitán práctico y armador para el primero; y por las obligaciones del armador y capitán para el segundo.
- C. Debe tratarse de una deuda que pueda ser valorada en dinero, así como indica la doctrina: "(...) *es imposible que una sanción de otro tipo pueda ser saldada por uno de los individuos y luego pueda aquel que la saldó repetir contra los demás (...)*".<sup>6</sup>

Desde este punto de vista, el régimen de *-solidaridad legal-* establecido en el Código de Comercio para los sujetos marítimos, es especial, en cuanto al consagrado en la norma civil, por lo que se hace nugatorio aplicar este último a las actividades marítimas.

<sup>6</sup> Citado por RAMÍREZ, MARÍA. (2008). *Consideraciones de la Corte Constitucional acerca del Principio de Culpabilidad en el ámbito sancionador Administrativo. Colombia. Universidad del Norte*



Identificador: a157 OIUA Iq+5 IFpC UN6O 84F7 IF0=

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





Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se garantiza por el código QR y el código de barras. Identificador: a157 OIUA lq+5 IFpC UN60 84F7 IF0=

Un principio general de hermenéutica jurídica es aquel que infiere la aplicación prevalente de la ley especial (asunto especial) sobre la general; y la disposición posterior sobre la anterior<sup>7</sup>.

En aquel sentido, no es posible hablar de *solidaridad legal* entre el Piloto Práctico y el Capitán de la nave WAN HE cuando de manera restrictiva, específica y taxativa el Código de Comercio ha establecido el tratamiento jurídico de dicha figura en los sujetos de la navegación<sup>8</sup>.

Ahora, la no aplicación del criterio de *solidaridad legal* en el sentido estricto, no exime al Piloto Práctico de responder directamente por el daño causado, más aún cuando se constató en la investigación que tanto aquél como el Capitán de la nave ejecutaron actos causantes del infortunio marítimo.

En esa misma línea, este Despacho evidencia una confusión de criterios que se contemplan en la parte resolutive de la providencia del 31 de enero de 2017, por cuanto se declaran como responsables principales del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave WAN HE, al Armador y al capitán de la citada nave, cuando efectivamente se demostró que el Armador no intervino como guardián material y efectivo de la actividad peligrosa.

En ese sentido, y en aras de ser congruentes con los medios probatorios debidamente practicados, así como de lo establecido en las normas especiales sobre la responsabilidad de cada uno de los sujetos de la navegación; este Despacho procederá a revocar el artículo primero de dicha providencia, así como modificar el artículo primero de la sentencia de primera instancia del 28 de noviembre de 2016.

Por otro lado, en cuanto a las pretensiones presentadas por el apoderado de la aseguradora SURAMERICANA DE SEGUROS S.A., quienes intervinieron en la investigación en virtud de la sentencia del Consejo de Estado del 12 de junio de 2015, que ordenó la vinculación de la citada Aseguradora en la investigación de la referencia, se debe precisar que la misma intervino en calidad de aseguradora de la Sociedad ARIAS Y CIA S.A.S. Estos últimos, como dueños de la carga, con ocasión al contrato de compraventa marítima internacional bajo término INCOTERMS CIF (Costo Seguro y Flete) y conocimiento de embarque del 31 de agosto de 2014, el cual se encuentra acompañado de póliza automática de transporte del 18 de julio de 2014 (eventuales contribuciones por avería general y salvamento, folio 258, en un porcentaje del 5%).

En cuanto a este punto, relacionado con los perjuicios derivados del contrato de transporte marítimo y compraventa marítima internacional; se estima conveniente

<sup>7</sup> Artículo 5o. de la Ley 57 de 1887, 3o. de la Ley 153 de 1887, reiterado en sentencia del 22 de febrero de 1990, Corte Suprema de Justicia, magistrado sustanciador: JAIRO E. DUQUE PÉREZ.

<sup>8</sup> Se ha de precisar que el Código Civil fue expedido mediante la Ley 57 de 1887, el Código de Comercio a través del Decreto Ley 410 de 1971 y las normas que regulan las competencias de la Autoridad Marítima referentes a los procedimientos por siniestros marítimos mediante el Decreto Ley 2324 de 1984.



traer a colación lo preceptuado por la Sala de Servicio y Consulta Civil del Consejo de Estado (No. 1605 de 2004), a título de criterio de interpretación, así:

*“(….) De otra parte, la facultad judicial atribuida a la autoridad marítima en materia de accidentes y siniestros marítimos, en tanto es excepcional, está limitada por el legislador. En este sentido, el fallo no puede versar, como se pregunta en la consulta, sobre las controversias derivadas del contrato de transporte marítimo, aunque la controversia surja durante el viaje, pues en nuestro derecho, no se le otorga a la autoridad marítima la competencia para asumir toda suerte de causas (…)”.* (Cursiva fuera de texto).

Así pues que, bajo el criterio técnico de interpretación señalado en la consulta en comentario, se tiene que el ámbito de competencia objetiva otorgada de manera excepcional a la Autoridad Marítima Colombiana, recae exclusivamente sobre los aspectos relacionados con los conflictos suscitados entre particulares y derivados de la responsabilidad civil extracontractual, por lo que tratándose de los aspectos antes mencionados, tales como avería gruesa y demás incumplimientos del contrato de transporte marítimo internacional de mercancías bajo conocimiento de embarque, este Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

Bajo este criterio, la compañía aseguradora SURAMERICANA DE SEGUROS S.A., se tendrá como coadyuvante del Armador de la motonave WAN HE, empresa COSCO, en consideración a lo señalado en el artículo 71 del Código General del Proceso y del artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**c. Abogado CARLOS IVÀN ÀLVAREZ CLOPATOFSKY**, apoderado especial del Armador, Capitán, Tripulación y Agente Marítimo de la motonave WAN HE de nacionalidad China

Frente al argumento integral presentado por el abogado CARLOS ÀLVAREZ y por el cual este Despacho está conociendo del mismo, se tiene que, si bien la sentencia de primera instancia del 28 de noviembre de 2016, resolvió en su artículo primero declarar responsable por el siniestro marítimo de encallamiento de la Motonave WAN HE, al señor Piloto Práctico GERMÁN CORTÈS ORTEGA, con posterioridad a ello y bajo providencia del 31 de enero de 2017, la Capitanía de Puerto de Buenaventura, procedió a adicionar la sentencia del 28 de noviembre de 2016, en el sentido de declarar responsable por el siniestro marítimo de encallamiento de la motonave WAN HE, no solo al señor GERMÁN CORTÈS ORTEGA, sino también al señor GONG REN, Piloto Práctico y Capitán respectivamente de la motonave WAN HE.

Lo anterior, como consecuencia de los recursos de reposición interpuestos por los apoderados judiciales de la empresa de practicaje Pacific Pilot's y Piloto Práctico Germán Cortés, así como de la compañía aseguradora SURAMERICANA DE SEGUROS S.A.

En cuanto a lo que respecta a este punto, este Despacho estima importante realizar las siguientes precisiones jurisprudenciales y conceptuales a saber:



Identificador: a157 OIUA Iq+5 IFpC UN60 84F7 IF0=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza mediante un código de verificación único que se encuentra en el pie de página de cada página del documento.





En primer lugar, se tiene que dentro de los regímenes de la Responsabilidad Civil Extracontractual se deriva una teoría subjetiva, una mixta<sup>9</sup> y una objetiva. Dentro de cada una de las citadas teorías, el tratamiento probatorio y los elementos propios de la responsabilidad variarán, ya sea que unos opten por romper el nexo de causalidad en el elemento *culpa*<sup>10</sup> (teoría subjetiva y mixta) o por el contrario en el elemento de la responsabilidad y daño (teoría objetiva).

En cuanto a la teoría objetiva, se tiene que en sentencia aislada de la Sala de Casación Civil del a Corte Suprema de Justicia, del 24 de agosto de 2009, Magistrado Ponente WILLIAM NAMÈN VARGAS; se describió un cambio tangencial en la teoría de la responsabilidad civil extracontractual aplicable a los riesgos derivados de la navegación.

Al respecto, se destacó la precisión sobre la tesis del riesgo creado o riesgo beneficio, en especial lo relacionado a los riesgos generados por el guardián de la cosa o de la actividad peligrosa. En este sentido se reiteró que, al guardián de la cosa o actividad, le corresponderá desvirtuar la “presunción de responsabilidad que pesa en su contra”, mediante la demostración de una causa extraña (caso fortuito o fuerza mayor, hecho de un tercero o culpa exclusiva de la víctima)<sup>11</sup>.

Por último, resulta importante manifestar que los argumentos por los cuales se hace extensivo la declaratoria de responsabilidad al Capitán de la motonave, obedecen precisamente a los criterios explicados por este Despacho en los puntos anteriores, los cuales se encuentran íntimamente relacionados con los roles de guardia compartida<sup>12</sup> de la actividad peligrosa (navegación) durante la maniobra de ingreso, reviro y atraque de la motonave WAN HE, los cuales en últimas generaron el respectivo encallamiento.

## SOLICITUDES VARIAS

➤ Escrito de Alegatos y solicitud adicional, presentado por el abogado **JOSÉ VICENTE GUZMÁN**.

Respecto a la notificación de las providencias proferidas durante el trámite de segunda instancia, es preciso acotar que muchos de ellas eran meros actos de trámite, sustanciación o de cúmplase (artículos 1 y 299, CGP), los cuales no se notifican, sino que, por su propia naturaleza, su forma de publicidad se realiza bajo la figura procesal de *fijación en lista*.

Dentro de ese mismo contexto, en atención a las demás providencias de fondo que

<sup>9</sup> Se fundamenta el régimen probatorio de culpa presunta. En este caso, le corresponderá al presunto responsable del daño, desvirtuar el hecho, la culpa y el daño causado. Responsabilidad Indirecta o por el hecho ajeno o sobre las cosas animadas e inanimadas – Culpa in eligendo e in vigilando, (artículo 2347 del Código Civil)

<sup>10</sup> Se basa en el régimen probatorio de culpa probada, es decir, le corresponderá a la víctima probar la culpa, el daño y el nexo causal. Generalmente se aplica en la Responsabilidad Directa por el hecho propio (artículos 2341, 2353 del Código Civil)

<sup>11</sup> Posición similar adoptada en sentencia del 29 de noviembre de 2005, Magistrado Ponente RODRIGO ESCOBAR GIL.

<sup>12</sup> Sentencia (SC) SC4428-2014. Magistrado Ponente. FERNANDO GIRALDO GUTIERREZ.



fueron proferidas durante la segunda instancia, *verbigracia*, el auto del 07 de diciembre de 2020, por medio del cual se resolvió el recurso de queja y se admitió el recurso de apelación interpuesto por el abogado CARLOS IVÁN ÁLVAREZ CLOPATOFSKY, apoderado judicial del Armador, Capitán, Tripulación y Agente Marítimo de la motonave WANHE; se verifica con total certeza que una vez se notifique la presente sentencia, la que entre unos de sus apartes reconocerá personería jurídica al abogado sustituto, en consideración al escrito de sustitución de poder presentado, operará la *notificación por conducta concluyente*, en virtud de lo establecido en el artículo 301, del Código General del Proceso, aplicable por vía de remisión general, el cual señala:

*“(...), Artículo 301. Notificación por conducta concluyente. La notificación por conducta concluyente surte los mismos efectos de la notificación personal. Cuando una parte o un tercero manifieste que conoce determinada providencia o la mencione en escrito que lleve su firma, o verbalmente durante una audiencia o diligencia, si queda registro de ello, se considerará notificada por conducta concluyente de dicha providencia en la fecha de presentación del escrito o de la manifestación verbal.*

*Quien constituya apoderado judicial se entenderá notificado por conducta concluyente de todas las providencias que se hayan dictado en el respectivo proceso, inclusive del auto admisorio de la demanda o mandamiento ejecutivo, el día en que se notifique el auto que le reconoce personería, a menos que la notificación se haya surtido con anterioridad. Cuando se hubiese reconocido personería antes de admitirse la demanda o de librarse el mandamiento ejecutivo, la parte será notificada por estado de tales providencias (...).”* (Negrilla y cursiva fuera de texto).

Finalmente es importante recabar que, tratándose del procedimiento y ritualidad de cada una de las instancias de la investigación jurisdiccional por siniestro marítimo, la norma especial aplicable es el Decreto Ley 2324 de 1984, por lo tanto, el Código General de Proceso (Ley 1564 de 2012) solo será aplicable en consideración a las remisiones normativas expresas señaladas en el Decreto Ley en mención, así como en aquellos casos de carácter adjetivo que no estén regulados en su norma especiales (art. 2, CGP).

Por lo anterior se tiene que, los artículos 58 al 66 del Decreto Ley 2324 de 1984, contienen los normativos específicos<sup>13</sup> para el trámite y sustanciación del recurso de apelación, entre ellos, su admisión, pruebas, alegatos, entre otros, siendo en este contexto los aplicables.

Por otro lado, los demás escritos de alegatos presentados dentro del término establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984, se analizaron en conjunto con los recursos de apelación interpuestos por las mismas partes en consideración.

<sup>13</sup> Ley 57 de 1887, artículo 5. Las Leyes:

*“... Si en los Códigos que se adoptan se hallaren algunas disposiciones incompatibles entre sí, se observarán en su aplicación las reglas siguientes:*

*1º. La disposición relativa á un asunto especial prefiere á la que tenga carácter general;”* (Negrilla y cursiva fuera de texto).



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza por el código QR adjunto. Identificador: a157 OIUA Iq+5 IFpC UN6O 84F7 IF0=



## DEL AVALÚO DE LOS DAÑOS

En relación con el avalúo de los daños se advierte que, en el fallo emitido por el Capitán de Puerto de Buenaventura, no se evidenció tasación alguna, tampoco se probaron ni demostraron otro tipo de daños o perjuicios, ya sea en calidad de lucro cesante o daño moral objetivado o subjetivado, entre otros, por lo que este Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

## CARTA DE GARANTÍA

Mediante carta de garantía obrante en los folios 359 y 360, el Club de Protección e Indemnización STEAMSHIP MUTUAL (LONDRES), a través de su corresponsal en Colombia A&A Multiprime Ltda. se comprometió a pagar hasta la suma de ciento cincuenta mil dólares americanos (US \$ 150.000), por las posibles multas y costas que pudieran derivarse de la presente investigación.

Finalmente, en cumplimiento al contenido del artículo 49 de la Ley 1955 de 2019, *“Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. “Pacto por Colombia, Pacto por la equidad”*, el cual establece expresamente:

*“Artículo 49. Cálculo de valores en UVT. A partir del 1° de enero de 2020, todos los cobros, sanciones, multas, tasas, tarifas y estampillas, actualmente denominados y establecidos con base en el salario mínimo mensual legal vigente (smmlv), deberán ser calculados con base en su equivalencia en términos de la Unidad de Valor Tributario (UVT). En adelante, las actualizaciones de estos valores también se harán con base en el valor de la UVT vigente.*

*Parágrafo. Los cobros, sanciones, multas, tasas, tarifas y estampillas, que se encuentren ejecutoriados con anterioridad al 1° de enero de 2020 se mantendrán determinados en smmlv”. (Cursiva fuera de texto)*

Conforme a lo anterior, respecto a las multas que se impongan dentro de una decisión emitida por una autoridad administrativa, se deberá realizar su cálculo en Unidad de Valor Tributario vigente (UVT), conforme a las variaciones que la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN dé a conocer al finalizar cada año.

En consecuencia, se procederá en la presente providencia a aclarar en Unidad de Valor Tributario Vigente (UVT) las multas impuestas de manera principal por la violación a la normatividad marítima colombiana, pagaderas de forma solidaria con los armadores de las motonaves WAN HE; así como de los remolcadores Odín y Alisios, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura.

Así pues, conforme a lo anteriormente expuesto, el Director General Marítimo,



95

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR** el artículo primero de la sentencia de primera instancia del 28 de noviembre de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, conforme a la parte motiva de la presente providencia, el cual quedará así:

"DECLARAR civilmente responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave WAN HE de bandera de China, con IMO 9120774; al señor GERMÁN CORTÈS ORTEGA, identificado con la cédula de ciudadanía número 79.367.398 de Bogotá D.C., en calidad de Piloto Práctico Maestro y al señor GONG REN, identificado con pasaporte número G34378043 de China, en calidad de Capitán de la motonave WAN HE, con fundamento en lo expuesto en la parte considerativa del presente proveído".

**ARTÍCULO 2º.- MODIFICAR Y ACLARAR** el Artículo Cuarto de la sentencia de primera instancia del 28 de noviembre de 2016, respecto al equivalente de la multa impuesta en UVT al señor **GERMÁN CORTÉS ORTEGA**; en calidad de Piloto Práctico, el cual quedará así:

"Imponer a título de sanción al señor **GERMÁN CORTÉS ORTEGA**, identificado con la cédula de ciudadanía No. 79.367.398 de Bogotá D.C., Piloto Práctico de la MN WAN HE, multa equivalente a Cinco (05) salarios mínimos legales mensuales vigentes, cuyo valor asciende a Tres Millones Cuatrocientos Setenta y Siete Mil Doscientos Setenta Pesos (\$3.477.270 M/C), valor que equivale a su vez a Ciento Dieciséis Ochenta y Siete Uno Dos Cuatro UVT (116,87124), pagadera de forma solidaria con la empresa PILOTOS PRÁCTICOS DEL PACÍFICO S.A.S. –PACÍFIC PILOTS S.A.S., con Nit 835000982-7, multa que deberá ser consignada en la cuenta corriente No. 050000249, del Banco Popular, código rentístico 1212-75, a favor de la Dirección del Tesoro Nacional, dentro de los diez (10) hábiles siguientes a la ejecutoria del presente proveído".

**ARTÍCULO 3º.- MODIFICAR Y ACLARAR** el Artículo Sexto de la sentencia de primera instancia del 28 de noviembre de 2016, respecto al equivalente de la multa impuesta en UVT al señor GONG REN, en calidad de Capitán MN WAN HE, el cual quedará así:

"Imponer a título de sanción al señor **GONG REN**, identificado con pasaporte No. G34378043 de China, en calidad de Capitán de la motonave WAN HE, multa de tres (03) salarios mínimos legales mensuales vigentes, cuyo valor asciende a Dos Millones Sesenta y Ocho Mil Trescientos Sesenta y Dos Pesos (\$2.068.362 M/C), valor que equivale a Sesenta y Nueve Cincuenta y Uno Setenta y Siete Seis Dos Nueve UVT (69,5177629), pagaderos de forma solidaria con la empresa **WAN HE SHIPPING INC** y la empresa **OCEÁNICA S.A.S.**, con Nit 806.004.569-9, en calidad de Armador y Agente Marítimo de la motonave WAN HE, consecutivamente, multa que deberá ser consignada en la cuenta corriente No. 050000249, del Banco Popular, código rentístico 1212-75, a favor de la Dirección



Identificador: a157 OIUA Iq+5 IFpC UN60 84F7 IF0=

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 de verificación que aparece en el código QR. Identificador: a157 OIUA lq+5 IFpC UN60 84F7 tFO=

del Tesoro Nacional, dentro de los diez (10) hábiles siguientes a la ejecutoria de la presente sentencia”.

**ARTÍCULO 4º.- MODIFICAR Y ACLARAR** el Artículo Octavo de la sentencia de primera instancia del 28 de noviembre de 2016, respecto al equivalente de la multa impuesta en UVT, al señor **SIGIFREDO BLANDÓN CÁRDENAS**, capitán del remolcador ALISIUS, el cual quedará así:

“imponer a título de sanción al señor **SIGIFREDO BLANDÓN CÁRDENAS**, identificado con cédula de ciudadanía No. 12.910.128 de Tumaco, en calidad de Capitán del remolcador ALISIUS, multa de dos (02) salarios mínimos legales mensuales vigentes, cuyo valor asciende a Un Millón Trescientos Setenta y Ocho Mil Novecientos Ocho Pesos (\$1.378.908) valor que equivale a Cuarenta y Seis Treinta y Cuatro Cincuenta y Uno Siete Cinco Tres UVT (46,3451753), pagaderos de forma solidaria con la empresa INTERNATIONAL TUG S.A.S., INTERTUG S.A.S., con Nit 800203642-2, Armador del citado remolcador, multa que deberá ser consignada en la cuenta corriente No. 050000249, del Banco Popular, código rentístico 1212-75, a favor de la Dirección del Tesoro Nacional, dentro de los diez (10) hábiles siguientes a la ejecutoria de la presente sentencia”.

**ARTÍCULO 5º.- MODIFICAR Y ACLARAR** el Artículo Décimo de la sentencia de primera instancia del 28 de noviembre de 2016, respecto al equivalente de la multa impuesta en UVT, al señor **MANUEL ÁRDILA MINOTA**, en calidad de Capitán del remolcador ODIN, el cual quedará así:

“Imponer a título de sanción al señor **MANUEL ÁRDILA MINOTA**, identificado con cédula de ciudadanía No. 19.402.559 de Bogotá D.C., en calidad de Capitán del remolcador ODÍN, multa de dos (02) salarios mínimos legales mensuales vigentes, cuyo valor asciende a Un Millón Trescientos Setenta y Ocho Mil Novecientos Ocho Pesos (\$1.378.908) valor que equivale a Cuarenta y Seis Treinta y Cuatro Cincuenta y Uno Siete Cinco Tres UVT (46,3451753), pagaderos de forma solidaria con la empresa INTERNATIONAL TUG S.A.S., INTERTUG S.A.S., con Nit 800203642-2, Armador del citado remolcador, multa que deberá ser consignada en la cuenta corriente No. 050000249, del Banco Popular, código rentístico 1212-75, a favor de la Dirección del Tesoro Nacional, dentro de los diez (10) hábiles siguientes a la ejecutoria de la presente sentencia”.

**ARTÍCULO 6º.- REVOCAR** los artículos primero al cuarto del auto del 31 de enero de 2017, proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura, por medio del cual se resolvieron los recurso de reposición interpuestos por el abogado JOHN JAIRO CORREA ESCOBAR y LUIS ALFONSO SOTO GIL, en calidad de apoderados especiales de la compañía aseguradora SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A., la empresa de practicaje PILOTOS PRÁCTICOS DEL PACÍFICO S.A.S., y del Piloto Práctico GERMÁN CORTÈS CORREA, conforme la parte motiva de la presente providencia.





Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se garantiza por el código QR y el código de barras. Identificador: a157 01UA Iq+5 IFpC UN60 84F7 IF0=

**ARTÍCULO 7º.- CONFIRMAR** los artículos restantes de la sentencia de primera instancia del 28 de noviembre de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, conforme a la parte motiva de la presente providencia.

**ARTÍCULO 8º.** - Téngase al abogado JOSÉ VICENTE GUZMÁN, identificado con Cédula de Ciudadanía número 79.354.387 y Tarjeta Profesional No. 54.730 del C. S. de la J., como apoderado del Armador, del Capitán, de la Tripulación y del Agente Marítimo de la M/N "WANHE", de conformidad con la sustitución de poder visible presentado el pasado 08 de abril de la presente anualidad.

**ARTÍCULO 9º.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura la presente decisión, al señor GERMÁN CORTÉS ORTEGA, identificado con la cédula de ciudadanía número 79.367.398 de Bogotá D.C., en calidad de Piloto Práctico Maestro, al señor GONG REN, identificado con pasaporte número G34378043 de China, en calidad de Capitán de la motonave WAN HE, a la empresa WAN HE SHIPPING INC., Armador de la citada nave, a la empresa OCEÁNICA S.A.S., con Nit 806.004.569-9, Agencia Marítima de la motonave en mención, a la compañía aseguradora SURAMERICANA DE SEGUROS S.A.; representadas judicialmente por los abogados JOSÉ VICENTE GUZMÁN, JOHN JAIRO CORREA ESCOBAR y LUIS ALFONSO SOTO GIL, consecutivamente, así como al abogado CARLOS ALBERTO ARIZA OLAYA, apoderado judicial de la empresa INTERNATIONAL TUG S.A.S., INTERTUG S.A.S., con Nit 800203642-2, Armador de los remolcadores ODÍN y ALISIOS y, de los señores MANUEL ÁRDILA MINOTA, identificado con cédula de ciudadanía No. 19.402.559 de Bogotá D.C., y SIGIFREDO BLANDÓN CÁRDENAS, identificado con cédula de ciudadanía No. 12.910.128 de Tumaco, ambos en calidad de Capitanes de los remolcadores ODÍN y ALISIOS, respectivamente; y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**ARTÍCULO 10º.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Buenaventura, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 11º.- COMISIONAR** al Capitán de Puerto de Buenaventura, 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