

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 13 SEP 2019

Referencia: 14012010018

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo de Abordaje- Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver los recursos de apelación interpuestos por la Doctora MARÍA ELVIRA GOMÉZ CUBILLOS, apoderada del Propietario, Armador, Capitán y Tripulación del Artefacto Naval (Barcaza) "Z&P 440" de bandera de Venezuela y del Remolcador "SALVATORE" de bandera de Colombiana. Y del Recurso interpuesto por la abogada BLANCA VERGARA DE VÉLEZ en calidad de apoderada del Piloto Práctico, el señor CARLOS ÁNGEL NARVAEZ BOLAÑOS, en contra del fallo del 31 de diciembre de 2014, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación adelantada por el siniestro marítimo de abordaje presentado entre la motonave "INTERGOOD VII", de bandera Colombiana, y el Artefacto Naval (Barcaza) "Z&P 440" Remolcado por el Remolcador "SALVATORE" de bandera Colombiana, ocurrido el 01 de diciembre de 2010, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El día 02 de diciembre de 2010, la Capitanía de Puerto de Santa Marta, por medio del acta de protesta presentada por el Primer Oficial de la motonave "INTERGOOD VII" el señor MAURICIO GONZALEZ MARTÍN, tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro de abordaje sucedido entre el artefacto Naval (Barcaza) "Z&P 440" y la motonave "INTERGOOD VII".
2. Como consecuencia de lo anterior, el día 06 de diciembre de 2010 el Capitán de Puerto de Santa Marta decretó la apertura de la investigación por el presunto siniestro marítimo de abordaje entre el artefacto Naval (Barcaza) "Z&P 440" y la motonave "INTERGOOD VII", ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos, y fijó fecha para la realización de la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. El día 31 de diciembre de 2014, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia, en el que resolvió lo siguiente:

"Declarar responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo-abordaje del Artefacto Naval "Z&P 440", bandera de Venezuela contra la motonave "INTERGOOD VII" de bandera Colombiana ocurrido el día 1 de diciembre de 2010, al señor CARLOS ÁNGEL NARVAEZ BOLAÑOS, mayor de edad, domiciliado en Santa Marta, identificado con cédula de ciudadanía número 9.071.589 expedida en Cartagena, en su calidad de Piloto Práctico (...)" (cursiva fuera de texto).

"Declarar el avalúo de los daños causados por el siniestro marítimo de abordaje del Artefacto Naval "Z&P 440" de bandera de Venezuela contra la motonave "INTERGOOD VII", de bandera Colombiana, ocurrido el día 1 de diciembre de 2010, en la suma de ocho millones cuatrocientos treinta y tres mil doscientos pesos moneda corriente (\$8.433.200), la cual deberá ser pagada a la empresa C. I. Internacional Fuels Ltda. Propietaria de la motonave "INTERGOOD VII (...)" (cursiva fuera de texto).

4. El día 23 de febrero de 2015, la Abogada MARÍA ELVIRA GÓMEZ CUBILLOS, en calidad de apoderada del Propietario, Armador, Capitán y Tripulación del Artefacto Naval (Barcaza) "Z&P 440", presentó recurso de reposición y en subsidio apelación, en contra del fallo del 31 de diciembre de 2014, emitido por el Capitán de Puerto de Santa Marta.
5. El día 11 de Marzo de 2015, la abogada BLANCA VERGARA DE VÉLEZ, actuando en calidad de apoderada del Piloto Práctico, el señor CARLOS ANGEL NARVAEZ BOLAÑOS, presentó recurso de reposición y en subsidio apelación contra la decisión de primera instancia emitida por el Capitán de Puerto de Santa Marta.
6. El día 29 de diciembre de 2017, el Capitán de Puerto de Santa Marta resolvió los recursos de reposición y confirmó en todas sus partes la decisión de primera instancia, y concedió el recurso de apelación ante la Dirección General Marítima.

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 58 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 116 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.

ARGUMENTO DEL APELANTE

Del recurso de apelación presentado por la Abogada MARÍA ELVIRA GÓMEZ CUBILLOS, en calidad de apoderada del Propietario, Armador, Capitán y Tripulación del Artefacto Naval (Barcaza) "Z&P 440" y del Remolcador "SALVATORE", este Despacho se permite extraer los siguientes apartes:

1. Respecto al avalúo-condena en concreto: expone que la misma debe ser singular, precisa o determinada del derecho reconocido. Por lo tanto solicita que se establezca en el fallo una condena en concreto.
2. Garantía de la empresa de Piloto Prácticos: respecto a este argumento, la apelante manifiesta que los Pilotos Prácticos cuentan con un respaldo por parte de las empresas de pilotaje a la que pertenezcan y que éstas deben presentar por ley una garantía ante la Autoridad Marítima al momento de solicitar la Licencia de Explotación Comercial, como también expresa que los

pilotos para ejercer la actividad deben pertenecer a una empresa de practicaje.

3. Concepto de Solidaridad: expone que el concepto no se está usando de la mejor manera, pues la solidaridad en este siniestro no aplica, ya que esta no puede ser extensiva, y respalda cuando se trate del Capitán o del Armador.

Por otra parte, también hace alusión a que no hay servicio de pilotaje o practicaje sin Piloto y no puede haber ejercicio de la actividad por parte del Piloto sin empresa de practicaje.

Respecto al Recurso de apelación presentado por la abogada BLANCA VERGARA DE VÉLEZ, apoderada del señor CARLOS ÁNGEL NARVAEZ BOLAÑOS, en calidad de Piloto Práctico, este Despacho se permite extraer lo siguiente:

- Expone que la maniobra de atraque de la Gabarra artefacto Naval (Barcaza) "Z&P 440") no se encontraba en cabeza del Piloto Práctico, sino del Capitán del Remolcador, y que la actuación del mismo era simplemente de asesoramiento. Sin embargo, indica que la asesoría del Piloto fue acertada y que por esa razón el Capitán no dudo en aceptar sus asesorías. La abogada, en su argumento se basa en que su apoderado impartió las órdenes según las instrucciones que estaba recibiendo del Coordinador de Puerto, quién actuaba de manera activa en la ejecución de la maniobra. Concluye diciendo, que el Piloto sólo actuó como representante de comunicaciones con el coordinador del Puerto.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Teniendo como fundamento lo expuesto con antelación, este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos procesales y sustanciales que dieron mérito al Capitán de Puerto de Santa Marta, para proferir decisión de primera instancia. Acto seguido, se hará el estudio del caso en concreto, de acuerdo a las facultades dispuestas en la ley para el efecto.

En cuanto a los aspectos procesales que figuran en la investigación, es menester expresar por parte del Despacho, el cumplimiento integral en lo que respecta a las etapas de la investigación surtidas al interior de la primera instancia, esto es, aquellas adelantadas por el Capitán de Puerto de Santa Marta. Sobre el asunto, nótese que éstas fueron efectuadas en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Para abordar los aspectos sustanciales constitutivos del presente proveído, este Fallador se pronunciará en torno a los siguientes ejes temáticos: (I) De las consideraciones sobre el recurso de apelación interpuesto (II) De la configuración y ocurrencia del siniestro marítimo investigado (III) De la navegación marítima como actividad peligrosa y el régimen de responsabilidad aplicable (IV) Del análisis técnico (V) Del estudio probatorio del caso en concreto (VI) Del análisis jurídico y la declaración de responsabilidad civil extracontractual (VII) Del avalúo de los daños, (VIII) De la responsabilidad administrativa por violación a normas de marina mercante y, por último, (IX) De las conclusiones.

I. De las consideraciones sobre los recursos de apelación interpuestos

En lo relativo a este aspecto, esto es, del escrito de apelación presentado por la abogada MARÍA ELVIRA GÓMEZ CUBILLOS, en calidad de apoderada del Propietario, Armador, Capitán y Tripulación del artefacto naval "Z&P 440" y del Remolcador "SALVATORE", se considera lo siguiente:

Refiriéndonos al primer argumento presentado por la apelante, del Decreto Ley 2324 de 1984 se trae a colación lo siguiente:

"Artículo 48. Contenido de los fallos. Los fallos serán motivados, debiendo hacer la declaración de culpabilidad y responsabilidad con respecto a los accidentes investigados, si es que a ello hubiere lugar y, determinará el avalúo de los daños ocurridos con tal motivo. Así mismo, impondrá las sanciones o multas que fueren del caso si se comprobaren violaciones a normas o reglamentos que regulan las actividades marítimas" (cursiva fuera de texto).

Fundamentados en el artículo anteriormente referido, no hay duda alguna del contenido que debe motivar un fallo, es así como en primera instancia observamos que la providencia se encuentra bajo los principios de dicho artículo, pero tratándose del caso en específico, y como se menciona en los argumentos anteriores, en este caso no cabe la solidaridad impuesta al Agente Marítimo determinada por el fallador de primera instancia, pues la responsabilidad de la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje no se debió a una omisión o acción por parte del Capitán del Artefacto Naval (Barcaza) Z&P 440 a la cual representa la empresa "ZARAMELLA & PAVAN CONSTRUCTION" como Armadora e "ISACOL S.A" en calidad de Agente Marítimo. La Agencia Marítima no entraría a responder por la falta cometida directa ni indirecta del Pilo Práctico.

Así las cosas, el Despacho encuentra que en los términos de la investigación y las pruebas allegadas al expediente prospera parcialmente el argumento presentado por la apelante.

Visto el segundo argumento según la ley 658 de 2001 por medio de la cual *"Se regula la actividad marítima y fluvial de practicaje como servicio público en las áreas Marítimas y Fluviales de jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional"* (cursiva fuera de texto) (...) la cual dispone:

"Artículo 24. Requisitos. Para obtener la licencia de piloto práctico de segunda categoría y por cambio de categoría, el interesado directamente o por intermedio de una empresa de practicaje inscrita ante la Autoridad Marítima Nacional y con licencia vigente deberá cumplir los siguientes requisitos (...)" (cursiva y subraya fuera de texto).

Teniendo en cuenta el artículo anteriormente mencionado, se puede decir que el argumento presentado por la apelante no se ajusta a la ley, pues esta es clara, y no es necesario que los Pilotos Prácticos deban pertenecer a una empresa de practicaje, pues taxativamente dice que el interesado en obtener la Licencia de Piloto Práctico puede *obtenerla directamente*. Por lo tanto, este fallador estima relevante considerar que no le asiste razón a la abogada MARIA ELVIRA GÓMEZ CUBILLOS (cursiva y subraya fuera de texto).

Por otra parte, tenemos que el Decreto 0019 de 2012 *"trámites, procedimientos y regulaciones del sector administrativo de defensa nacional"* en su:

ARTÍCULO 99. REQUISITOS PARA INSCRIBIR Y OTORGAR LICENCIAS DE EXPLOTACION COMERCIAL PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS MARÍTIMOS. El artículo 140 del Decreto 2324 de 1984 quedará así:

"Artículo 140. Requisitos Generales. La Autoridad Marítima Nacional, para inscribir y otorgar licencias de explotación comercial para la prestación de servicios marítimos, exigirá los requisitos siguientes:

- a. Solicitud dirigida al Director General Marítimo.
- b. Escritura de constitución de la sociedad o registro mercantil, según sea el caso.
- c. Lista del personal técnico y descripción de los equipos con que cuenta.
- d. Concepto favorable del establecimiento para la actividad proyectada, emitido por la Autoridad Marítima previa inspección.
- e. Copia de una póliza de seguro de cumplimiento de disposiciones legales y de responsabilidad civil extracontractual.
- f. Recibo de pago por el valor correspondiente a la licencia solicitada" (cursiva y subraya fuera de texto).

Con lo anterior, se ratifica que no es necesario que el Piloto pertenezca a una empresa, pues según el literal E, del artículo en mención, como requisito exige una póliza de seguro que puede ser adquirida de manera personal y directa por el interesado, póliza que entrará a respaldar la actividad de practica. Así las cosas, queda desvirtuado el segundo argumento planteado por la apoderada del Propietario, Armador, Capitán y Tripulación del Artefacto Naval (Barcaza) "Z&P 440".

Refiriéndonos al tercer y último argumento presentado por la apelante, es menester mencionar que tiene razón en cuanto a que el concepto de solidaridad fue mal empleado en el fallo de primera instancia, pues como se especificó y explicó en el argumento anterior, es claro que el Piloto no tiene una responsabilidad solidaria con la Agencia Marítima. En el caso nos ocupa, la Agencia Marítima responde de manera solidaria con el Armador y Capitán, pero la ley no hace extensiva la solidaridad en cuanto al Piloto práctico. Y así lo expone el Código de Comercio cuando estipula:

"Artículo 1492. Obligaciones del agente

Son obligaciones del agente:

- 1) Representar al armador en todas las relaciones referentes a contratos de transporte;
- 2) Gestionar todos los problemas administrativos relacionados con la permanencia de la nave en puerto;
- 3) Hacer entrega a las respectivas autoridades aduaneras y a órdenes del destinatario, de las mercancías transportadas por la nave;
- 4) Representar judicialmente al armador o al capitán en lo concerniente a las obligaciones relativas a la nave agenciada;
- 5) Responder personal y solidariamente con el capitán de la nave agenciada, por la inejecución de las obligaciones relativas a la entrega o recibo de las mercancías;
- 6) Responder por los objetos y valores recibidos;
- 7) Responder personalmente cuando ha contratado un transporte o flete sin dar a conocer el nombre de la empresa o nave agenciada, y
- 8) Responder solidariamente con el armador y el capitán, por toda clase de obligaciones relativas a la nave agenciada que contraigan estos en el país"
(cursiva , subraya y negrilla fuera de texto).

No obstante, respecto a la solidaridad del Armador, se hace necesario traer a colación el artículo 1532 del Código de Comercio, en el que expresamente menciona:

"Abordaje por culpa del Capitán u otro miembro- responsabilidad solidaria. Ocurrido el abordaje por culpa del capitán, del practico o de cualquier otro miembro de la tripulación, de una de las naves, éstos responderán solidariamente con el armador del pago de los daños causados" (subraya y cursiva fuera de texto).

Así las cosas, este Despacho encuentra pertinente acoger parcialmente el argumento presentado por la abogada MARÍA ALVIRA GÓMEZ CUBILLOS, en su calidad de apoderada de la empresa "ZARAMELLA & PAVAN CONSTRUCTION COMPANY", Armador del Artefacto Naval (Barcaza) "Z&P 440", e "ISACOL S.A, Agente Marítimo del mismo, en el sentido de acoger la responsabilidad solidaria decretada por el fallador en primera instancia respecto al Armador del Artefacto Naval "Z&P 440" excluyendo a la Agencia Marítima ISACOL S.A.

Finalmente, como ya se expuso, este Despacho acogerá algunos de los argumentos presentados por parte de la apelante.

En cuanto al argumento presentado por la abogada BLANCA VERGARA DE VÉLEZ, apoderada del señor CARLOS ÁNGEL NARVAEZ BOLAÑOS, en calidad de Piloto Práctico, el Despacho encuentra lo siguiente:

Las funciones que realiza el Piloto Práctico en el servicio público de practicaje y se encuentra que la ley 658 de 2001, que en su artículo 14 dispone la función del Piloto Práctico:

***"Artículo 14. Función del piloto práctico. Es la de asesorar al Capitán del buque en la maniobra de practicaje y no lo reemplaza en el mando del mismo"** (cursiva y negrilla fuera de texto).*

El artículo 15 de la ley 658 de 2001, señala:

"Artículo 15. Obligaciones del piloto práctico. Los pilotos prácticos debidamente licenciados por la Autoridad Marítima Nacional, cumplirán las siguientes obligaciones:

- 1. **Desarrollar la actividad marítima de practicaje en la jurisdicción específica de una Capitanía de Puerto que le autorice la Autoridad Marítima Nacional, observando que se garantice la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad de las embarcaciones, de su carga y de las instalaciones portuarias, así como la protección del medio marino.***
- 1. **Cumplir la presente ley, la legislación marítima vigente y las normas técnicas inherente a su actividad.***
- 2. **Informar al Capitán de la nave los posibles riesgos que puedan presentarse durante le maniobra"** (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).*

Conforme a lo anterior, las obligaciones del Piloto Práctico, van más allá de ser un simple asesor al momento de la maniobra. Es la persona encargada de velar por la seguridad de la nave y de las personas a bordo al momento de brindar su asesoría, es así, que el Capitán a pesar de no desprenderse de su cargo, pone toda su confianza, la seguridad de su nave y su tripulación en cabeza de él. No es aceptable, que un Piloto Práctico, opte por asesorar una maniobra por simplemente requisito o como bien lo expone el Piloto en sus declaraciones, por costumbre o imposiciones de las Agencias Marítimas.

En el recurso de apelación la abogada se basa en que la maniobra que ocasionó el siniestro el 01 de diciembre del 2010 no estaba en cabeza su representado, y que su función era netamente de acompañamiento, pero según los artículos referenciados, la ley es clara en preceptuar cuáles son las obligaciones que debe tener el Piloto Práctico al momento de estar a bordo de un buque para realizar una maniobra.

La conducta del Piloto Práctico de la motonave fue determinante en el siniestro. Él debió ejecutar todos los medios necesarios para superar el riesgo existente, a fin de que los resultados de la travesía no hubieran arrojado la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje.

El argumento expuesto no forja una consideración diferente a la que ya se ha planteado en los fallos anteriores, pues en el transcurso de la investigación, y siendo más exactos en las declaraciones rendidas por parte del mismo Piloto Práctico, el señor CARLOS ÁNGEL NARVAEZ BOLAÑO se ha comprobado que se encontraba asesorando la maniobra de atraque del Artefacto Naval (Barcaza) Z&P 440, y asumió su responsabilidad respecto al siniestro en estudio.

Basta observar las declaraciones y el dictamen pericial rendido por el señor perito FERNANDO ALONSO PONCE AVENDAÑO, para concluir de manera clara e inequívoca que el hecho generador del siniestro objeto del asunto sub examine, fue el actuar del Piloto Práctico, quien no coordinó la maniobra ni buscó los medios idóneos para que ésta se llevara a cabo de una manera segura y efectiva.

El Despacho encuentra que el fallo proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta fue el resultado de la investigación realizada, cumpliendo a cabalidad el principio del debido proceso, quedando como resultado el fallo emitido de acuerdo a los argumentos y pruebas debatidas dentro de la investigación, por lo que no se acogerá el argumento presentado por la abogada BLANCA VERGARA DE VÉLEZ, máxime cuando hay suficientes elementos de juicio, para determinar la responsabilidad.

II. De la configuración y ocurrencia del siniestro marítimo investigado

El alcance y las implicaciones que enmarcan los siniestros en el Derecho Marítimo, figura ser un asunto objeto de gran consideración, no solo desde la esfera propiamente académica, sino también desde contextos eminentemente internacionales.

La complejidad que comporta la naturaleza de los siniestros marítimos, por un lado, y su relación directa con la seguridad de la vida humana en el mar y la prevención de la contaminación del medio marino¹, por el otro, son sin expresar duda alguna elementos de relevancia culminantes para el integral funcionamiento de la navegación.

¹ La seguridad de la vida humana en el mar, la prevención de la contaminación del medio marino y el control adecuado del tráfico marítimo, forman parte de los objetivos centrales de la Organización Marítima Internacional, de conformidad con el artículo 1 del Convenio Constitutivo de la misma, en el que se aduce lo siguiente: "*Deponer un sistema de cooperación entre los gobiernos en la esfera de la reglamentación y las prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes al tráfico marítimo destinado al comercio internacional; adelantar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como resulte posible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por buques (...)*".

La idea de entender los siniestros marítimos como un asunto inexorablemente relacionado con la seguridad, apelando al carácter riesgoso del derecho marítimo, y su proceso de regulación, ha sido un avance significativo, tanto por la Organización Marítima Internacional como por las autoridades marítimas regionales.

Para efectos de lo anterior, el artículo 26 del Decreto 2324 de 1984, sobre los accidentes o siniestros marítimos, prevé:

"Artículo 26. Accidentes o siniestros marítimos. Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internacionales, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional. Para los efectos del presente decreto –haciendo referencia al Decreto 2324 de 1984– son accidentes o siniestros marítimos, sin que se limite a ellos, los siguientes:

- a. El naufragio;*
- b. El encallamiento;*
- c. **El abordaje;***
- d. La explosión o el incendio de naves o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas;*
- e. La arribada forzosa;*
- f. La contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina y,*
- g. Los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias".*

De acuerdo al hecho del cual tuvo conocimiento la Capitanía de Puerto de Santa Marta se evidencia que se configura el siniestro de abordaje entre el artefacto Naval (Barcaza) "Z&P 440" y la motonave "INTERGOOD VII".

III. De la navegación marítima como actividad peligrosa y el régimen de responsabilidad aplicable

Colombia, a través de la Ley 8 de 1980, aprobó la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar SOLAS, adoptada el 01 de noviembre de 1974 por la Organización Marítima Internacional, así como su Protocolo de 1978 y la autorización expresa de su adhesión.

Al adoptar el mencionado instrumento internacional, el ordenamiento jurídico se comprometió a cumplir las disposiciones en él prescritas, especialmente las concernientes a "Establecer normas mínimas relativas a la construcción, el equipo y la utilización de los buques, compatibles con su seguridad", siendo este el objetivo principal del SOLAS.

Acto seguido, la referida convención en su objeto principal expuso que: "Los estados de abanderamiento son responsables de asegurar que los buques que enarbolan su pabellón cumplan las disposiciones del convenio, el cual prescribe la expedición de una serie de certificados como prueba de que se ha hecho así". (Convenio Internacional SOLAS, objetivo principal)

En este punto, es pertinente recordar que el artículo 2356 del Código Civil contempla la presunción de responsabilidad en contra de quien despliega ciertas actividades peligrosas que por su naturaleza generan peligro, presunción de la cual no escapa quien la ejerce, tratando de

demostrar diligencia y cuidado en el desempeño que le incumbe, ya que, como por sabido se tiene, se le exige, con miras a exonerarse, que demuestre una causa extraña que rompa el nexo causal.

Acorde a la jurisprudencia, la orientación actualmente predominante, por regla general es que en los eventos dañosos generados por las **actividades peligrosas**, se aplica un régimen objetivo debido al factor riesgo al que se exponen quienes despliegan este tipo de actividades.

De lo expuesto anteriormente se desprende que sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, recae la presunción de responsabilidad por ser quien ha ejecutado la acción y ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual solo le es posible exonerarse por la intervención de los siguientes eventos:

- *Caso fortuito o fuerza mayor*
- *El hecho de un tercero*
- *Culpa de la víctima*

Al respecto la ley 95 de 1890, en su artículo 90 señala:

"Se llama fuerza mayor o caso fortuito, el imprevisto á que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los autos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc"(cursiva fuera del texto).

De acuerdo con lo anterior, para que se configure la fuerza mayor o el caso fortuito se debe verificar la concurrencia de dos factores A) que el hecho sea imprevisible, esto es que dentro de las circunstancias normales de la vida, no sea posible contemplar por anticipado su ocurrencia. B) que el hecho sea irresistible, o sea que el agente no pueda evitar su acaecimiento ni superar sus consecuencias.

IV. Del análisis técnico

El dictamen pericial rendido por el señor FERNANDO ALONSO PONCE AVENDAÑO, Perito Marítimo, que obra a folios 214 al 229 del expediente objeto de la referencia, se extrae lo siguiente:

"(...) Conclusiones del peritazgo:

- *"Que la causa precursora de los daños acaecidos a la MN Intergod VII tuvo su origen y desarrollo en un desvío o desajuste de la maniobra en sus parámetros de propulsión y gobierno, lo que permitió que el apéndice sobresaliente de la popa (lanzadera de tubos) sobrepasara la bordas (sic) y espejo de popa del buque y colisionara las bordas, tubo de venteo y superestructura de la caseta de máquinas de Er"* (cursiva fuera de texto).
- *"Que las conductas técnicas y náuticas de las personas involucradas están de acuerdo al contenido del ítem 7" folio 221* (cursiva fuera de texto).
- *"Que los presuntos daños ocasionados fue presupuestado el valor de cantidad y valor de obra que aparece en el ítem 8" folio 224* (cursiva fuera de texto).

Teniendo como fundamento lo anterior, es claro para este Despacho, que la causa del siniestro marítimo fue una maniobra inadecuada e inexacta, producto de una mala ubicación por parte del Piloto Práctico, ya que éste no tenía la visibilidad requerida que le otorgara el control al

momento de ejecutar la maniobra, por ende no pudo dar las órdenes pertinentes para el desarrollo operativo y el Capitán del Remolcador actuó conforme a una información mal calculada generando así el siniestro en estudio.

V. Del estudio probatorio del caso en concreto

Conforme lo anterior, y respecto de declaratoria de responsabilidad determinada en la decisión de primera instancia, se estima pertinente realizar el siguiente análisis, conforme las pruebas obrantes en el expediente:

Respecto a la ocurrencia del siniestro marítimo, el Capitán del Remolcador "SALVATORE", el Sr. JOSÉ CLAUDIO MELO SUAREZ, en declaración rendida en audiencia pública el día 22 de diciembre de 2010, afirmó lo siguiente:

"(...) El día primero de diciembre recibo órdenes de movilizar la gabarra Z&P 440 del fondeadero en la Bahía de Santa Marta hasta el Muelle No. 1, esa movilización de realiza con la asistencia del Piloto Práctico Capitán CARLOS NARVAEZ y en coordinación con el Coordinador del Muelle, una vez estando el piloto a bordo y el remolcador SALVATORE acoderado a la B/Z por popa estribor con tres líneas de amarre nos dirigimos hacia el muelle No. 1 bajo las órdenes del piloto práctico (...)" (cursiva fuera de texto).

"Transcurrieron aproximadamente de 20 a 30 minutos y llegamos al muelle No. 1, acoderamos, una vez acoderados al muelle No. 1 escucho por radio al Coordinador del muelle comunicándole al piloto que hay que movilizar la gabarra más hacia proa, es decir hacia la playa, seguidamente el piloto me da la orden y procede a correr la barcaza sobre el muelle (Sic) No. 1 con el remolcador acoderado a la barcaza y con cloche de maquina avante procedo a ubicarla más hacia proa y de nuevo escucho al coordinador del muelle comunicándole al piloto que estaba a una distancia de 12 metros de la M/N INTERGOOD VII y de nuevo el piloto me da la orden de que la siga corriendo por que estaba a 12 metros y transcurren uno o dos minutos talvez y de nuevo escucho al coordinar del muelle comunicándole al piloto que la barcaza del INTERGOOG VII está a un metro de distancia y que pare máquinas para no colisionarlo y recibo nuevamente la orden del piloto practico de parar máquinas y dar marcha atrás (Sic) con lo que seguidamente obedezco la orden de dar marcha atrás (Sic) y seguidamente escucho de nuevo al coordinar del muelle avisándole al piloto que con la lanzadera de los tubos la barcaza le estaba pegando a la M/N INTERGOOD VII (...)"

"(..)Siempre estuve bajo las órdenes del piloto práctico, los movimientos fueron realizados bajo las ordenes de él (...)" (cursiva fuera de texto).

Respecto a su ubicación en el puente de mando y la visibilidad que tenía para ejecutar la maniobra, expuso:

"En el puente en los controles de mando y desde el sitio donde me encontraba operando se me era muy difícil ver el muelle y la distancia a la proa donde iba a hacer la aproximación ya que por la estructura de la barcaza me impedía la visibilidad y recibía las órdenes del piloto práctico(...)" (cursiva fuera de texto).

11
85

En la misma audiencia, el señor CARLOS ÁNGEL NARVAEZ BOLAÑOS, en calidad de Piloto Práctico, respecto a los hechos, dijo:

"Yo a borde del Remolcador SALVATORE para la maniobra de atracar la B/Z&P 440 a muelle No. 1. El capitán del remolcador coordina con su tripulación el acoderamiento de la barcaza por babor de remolcador asegurada con 4 cabos dos a proa y dos a popa y se procede a hacer la aproximación hacia el muelle No. 1 y en cercanías del muelle No. 1 el Capitán del remolcador maniobra para colocar la B/Z Z&P 440 en aproximidades del muelle No. 1, a continuación hace contacto de la barcaza con el muelle No. 1 y se procede a correrla hacia la proa del remolcador para su posición definitiva, coordinando con el Coordinador de operaciones de Sociedad Portuaria (...)" (cursiva fuera de texto).

"(...) Escuchamos que inicialmente nos da un reporte de 12 metros y con viada y el capitán del remolcador toma la acción correspondiente para disminuir la viada pero enseguida escuchamos reporte de distancia de un metro y la viada no se había disminuido todavía, entonces sucede el contacto de una protuberancia que tiene la barcaza saliente de su proa de unos tubos de aproximadamente 10 metros de longitud que se encuentran levantados unos 30 o 40° sobre un plano horizontal y hace un leve toque con la estructura del buque INTERGOOD VII(...)" (cursiva fuera de texto).

Respecto a la coordinación que efectuó como Piloto Práctico con el Capitán del Remolcador frente a la maniobra, indicó

"Yo estaba abordo pero no asesorando al Capitán del remolcador, porque mi experiencia no es como asesor de remolcadores" (cursiva fuera de texto).

Cuando se le pregunta, qué instrucciones le dio al Capitán del Remolcador, dijo:

"Ninguna" (cursiva fuera de texto)

"(...) El coordinador me avisa las distancias a mí y yo se las repito al capitán del remolcador que de todas formas las está escuchando por los parlantes del radio, pero en ningún momento le doy una orden al Capitán del Remolcador, la opinión que yo tengo o un análisis de lo que ocurrió es que el coordinador de operaciones es quien está mirando y reportando y cuando informa doce metros de distancia, al INTERGOOD no dice si es de la parte flotante de la barcaza o es de los tubos de protuberancia que están levantados y cuando dice solo un metro cambia de punto de referencia, con respecto a la estructura del INTERGGOD VII" (cursiva fuera de texto).

Respecto a la pregunta, del por qué presentó el PILREP y aceptó la designación como Piloto Práctico, manifestó:

"Porque esa ha sido una costumbre a conveniencia de las Agencias Marítimas, y hasta donde tengo entendido no me puedo negar a asistir a la maniobra" (cursiva fuera de texto).

El día 5 de mayo de 2011, en audiencia el señor CARLOS ÁNGEL NARVAEZ BOLAÑOS, decidió ampliar su versión de los hechos, y al respecto expuso:

"Quiero manifestar que acepto y reconozco que si estuve a cargo de la maniobra de atraque de la barcaza 440 con el R/R SALVATORE, asesorando al Capitán del remolcador, y que de pronto el mejor sitio para observación y coordinación de la maniobra no fue el puente de mando del R/R SALVATORE, sino que el sitio más indicado habría sido a bordo de la misma barcaza para tener una mejor visual de la aproximación al muelle y al mismo INTERGOOD VII(...)" (cursiva fuera de texto).

Basados en las declaraciones rendidas por el Capitán del remolcador "SALVATORE" y el Piloto Práctico, se puede concluir de manera clara e inequívoca la existencia del siniestro marítimo de abordaje y el papel fundamental que cada uno de estos sujetos tuvo al momento de la ocurrencia del hecho.

En este caso en concreto, cabe resaltar que el Capitán del Remolcador "SALVATORE" realizó la acción bajo las órdenes impartidas por parte del Piloto Práctico, quien es la persona idónea para ejecutar este tipo de maniobras.

El Capitán como jefe del buque en el que se encuentra a bordo, debe tener conocimiento y claridad de cómo se va a realizar la maniobra, sin embargo, al no haberse apartado de las instrucciones impartidas por quien debe tener pleno conocimiento de la misma, sobre éste no recae ningún tipo de responsabilidad, pues la única forma en la que entre a responder el Capitán del Remolcar es cuando éste realiza un remolque de carga o como se mencionó en líneas anteriores no ejecuta las órdenes dadas por parte del Piloto Práctico.

Es claro, para todas aquellas personas que realizan este tipo de actividades, que lo primordial antes de empezar la maniobra, es coordinarla con quienes harán parte de la misma, con el fin de evitar siniestros y situaciones que puedan llegar a poner en riesgo la vida de la Tripulación y la de misma nave.

La asesoría del Piloto Práctico fue determinante en la ocurrencia del siniestro, pues tal y como se observa en sus declaraciones, aceptó asesorar la maniobra de atraque del Artefacto naval (Barcaza) Z&P 440 sin tener los conocimientos necesarios ni haber coordinado la maniobra de una manera certera y efectiva. Sobre este asunto, nótese que en virtud de lo expuesto en el artículo 15 de la Ley 658 de 2001, una de las funciones centrales del Piloto Práctico consiste justamente en observar de manera integral la protección de la seguridad de la vida humana en el mar durante la materialización del practicaje como actividad marítima.

En el caso en concreto, basta observar las pruebas que se encuentran en el expediente para concluir de manera clara e inequívoca que el hecho generador del siniestro objeto del asunto sub examine, fue una maniobra insegura y dudosa por parte del Piloto Práctico debido a la falta de visibilidad y coordinación al momento de desarrollarla.

VI. Del análisis jurídico y la declaración de responsabilidad civil extracontractual

En el caso que nos ocupa, se encuentra probado que:

1. La ubicación por parte del Piloto Práctico al momento de ejecutar la acción, no le permitió tener una visibilidad clara para realizar de manera acertada la maniobra.

2. En el presente caso, el Piloto Práctico sufre los resultados jurídicos que se derivan del ejercicio de la actividad de navegación, toda vez que se demostró que el actuar del mismo fue determinante para la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje. Lo que deja claro que el abordaje no sucedió por un evento ajeno a su voluntad o al ejercicio de sus funciones, máxime que sobre el responsable de la actividad recae una presunción de responsabilidad de la que como se dijo en líneas anteriores solo le es posible exonerarse demostrando la fuerza mayor, caso fortuito, culpa exclusiva de la víctima o la culpa de un tercero.
3. La causa central del siniestro marítimo, no encontró su fuente en la fuerza mayor o caso fortuito, pues como ya se demostró, la ocurrencia del accidente obedeció a la conducta del Piloto Práctico, que fundada en su inadecuada asesoría en cuanto a las órdenes impartidas, su falta de planeación y coordinación en lo concerniente a la maniobra de atraque, generó el suceso por consiguiente; no ejecutó acto alguno para evitar la consumación del siniestro marítimo puesto hoy en estudio y, a contrario sensu, su actuar constituyó un innegable riesgo a la seguridad marítima.

En definitiva, se puede considerar que la actuación del señor CARLOS ÁNGEL NARVAEZ BOLAÑOS, en su condición de Piloto Práctico, no cumplió con los requisitos exigidos por la ley para la ejecución de la maniobra de la cual era responsable. Sus omisiones fueron incidentales para que el presente siniestro se consumara.

Al respecto la Corte Suprema de Justicia², ha señalado lo siguiente:

"(...) la noción teórica de 'guarda compartida', según la cual en el ejercicio de actividades peligrosas no es extraña la concurrencia de varias personas que, 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" (Cursiva, subraya y negrilla fuera de texto)

En este orden de ideas, es claro para este Despacho que no se configuró ninguno de los elementos para la exoneración de responsabilidad civil extracontractual, razón por la cual este fallador confirmará la declaratoria de responsabilidad civil determinada por el Capitán de Puerto de Santa Marta respecto al Piloto Práctico, y entrará a modificar la responsabilidad que se le imputó a la Agencia Marítima que nada tiene que ver con la ocurrencia del siniestro mucho menos entrar a responder por los daños.

VII. Del avalúo de los daños

En cuanto a este acápite, es menester anotar que el fallador de primera instancia estimó los daños causados a la motonave "INTERGOOD VII" en ocho millones cuatrocientos treinta y tres mil doscientos pesos (\$8.433.200), de conformidad con el dictamen rendido por el perito. Teniendo en cuenta que este avalúo se encuentra debidamente probado en el expediente, esta Dirección respaldará la decisión proferida en primera instancia. No obstante, al revisar el fundamento del fallo en primera instancia en cuanto a la solidaridad que recae en cabeza del

² Corte Suprema de Justicia, Sala de casación civil y agraria, M.P. Nicolas Bechara Simancas, Sent. 22 de abril de 1997, Exp. 4753., reiterada en Sentencia 19 de diciembre de 2011 Exp. No. 44001 31 03 001 2001 00050 01, Sentencia 8 de abril de 2014 Radicación nº 11001-31-03-026-2009-00743-01.

armador por el pago de los daños, cabe aclarar que la norma aplicable al caso en concreto tratándose de un siniestro de abordaje es el artículo 1532 del Código de Comercio, por lo que se respaldará en tal sentido la decisión de primera instancia.

VIII. De la responsabilidad administrativa por violación a las normas de Marina Mercante

Este Despacho encuentra que el Capitán de Puerto de Santa Marta no advirtió infracción alguna a las normas de Marina Mercante, razón por la cual se abstuvo de imponer medidas sancionatorias de las que trata el artículo 80 del Decreto Ley 2324 de 1984. Así mismo, esta instancia no vislumbra hechos que generen violación de tales normas, por lo que se confirmará la decisión tomada por el fallador de primera instancia.

IX. De las conclusiones

En consecuencia de lo anteriormente expuesto, encuentra el Despacho que en los hechos acaecidos el día 01 de diciembre de 2010, está probatoriamente fundamentada la responsabilidad civil del señor CARLOS ÁNGEL NARVAEZ BOLAÑOS, en condición de Piloto Práctico, en el Siniestro Marítimo de abordaje presentado entre el Artefacto Naval (Barcaza) "Z&P 440" y la motonave "INTERGOOD VII".

Sin embargo, con fundamento en lo prescrito en el párrafo del Artículo 58 del Decreto Ley 2324 de 1984, se modificará el artículo primero de la decisión proferida en primera instancia en cuanto a la solidaridad del pago de los daños junto a la Agencia Marítima "ISACOL S.A", debido a la solidaridad de ésta respecto al Capitán o Armador de la motonave.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º. CONFIRMAR los artículos 2, 3 y 4 del fallo de primera instancia proferido el día 25 de julio de 2016 por el Capitán de Puerto Santa Marta, con fundamento en lo expuesto en la parte considerativa de éste proveído.

ARTÍCULO 2º. MODIFICAR el artículo primero del fallo de primera instancia proferido el día 25 de julio de 2016 por el Capitán de Puerto Santa Marta, con fundamento en lo expuesto en la parte considerativa de éste proveído. Dicho artículo quedará así:

"ARTICULO PRIMERO: Declarar responsable del Siniestro marítimo de abordaje presentado entre el artefacto Naval (Barcaza) Z&P 440 y la motonave "INTERGOOD VII", ocurrido el 01 de diciembre de 2010 al señor CARLOS ÁNGEL NARVAEZ BOLAÑOS, en calidad de Piloto Práctico, de conformidad con lo expuesto en la parte considerativa de la presente providencia".

"En consecuencia de lo anterior, declarar solidariamente responsable del pago de los daños y perjuicios que se reclamen ante la jurisdicción ordinaria a la empresa "ZARAMELLA & PAVAN CONSTRUCCION COMPANY, Armadora del Artefacto Naval "Z&P 440" de bandera Venezuela".

ARTÍCULO 3º. NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido de la presente providencia a los señores CARLOS ÁNGEL NARVÁEZ

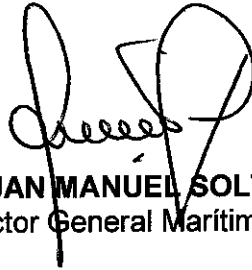
BOLAÑOS, en calidad de Piloto Práctico y al señor JOSÉ CLAUDIO MELO SUAREZ, en condición de Capitán del Remolcador "SALVATORE" por intermedio de sus apoderados las abogadas BLANCA VERGA DE VÉLEZ y MARÍA ELVIRA GÓMEZ CUBILLOS, así como a las demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 4º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.





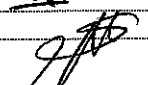
ARTÍCULO 5º.- REQUERIR al Capitán de Puerto de Santa Marta, para que una vez quede en firme la decisión, se allegue copia digital del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima, para lo de su competencia.

Notifíquese y cúmplase,

13 SEP 2019



Vicealmirante **JUAN MANUEL SOLTAU OSPINA**
Director General Marítimo

	Nombre	Cargo	Firma
Elaboró	Laura Campo	Asesor Jurídico	
Revisó	Luz Mery Zamora Preciado	Asesor Jurídico	
Revisó	José Soto	Integrante Mesa Técnica	
Revisó	William Lugo	Integrante Mesa Técnica	
Aprobó	TN Neyl Perez	Coordinador Grupo Legal	

THE UNIVERSITY OF CHICAGO LIBRARY
540 EAST 57TH STREET
CHICAGO, ILL. 60637
TEL: 773-936-3000
WWW.CHICAGO.LIBRARY.EDU

