

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 22 de mayo de 2025

Referencia: 14012020003

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver los recursos de apelación interpuestos por los abogados CARLOS DUQUE MORALES en calidad de apoderado del Capitán, tripulación y armador de la MN “EVRIDIKI G” y MARTHA LIGIA SOLORZANO DANGON apoderada del señor WILLIAM ELIAS PINEDA en calidad de Piloto Práctico, en contra del fallo de primera instancia de fecha 14 de octubre de 2021 complementada mediante sentencia de 07 de febrero de 2022 proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación jurisdiccional por el siniestro marítimo de “daños causados a instalaciones portuarias” causadas por la motonave “EVRIDIKI G” de bandera Liberia a la grúa portica No. 1 de SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA, ocurrido el 30 de mayo de 2020, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El día 30 de mayo de 2020 el Capitán de Puerto de Santa Marta ordenó la apertura de la investigación por el siniestro marítimo de “daños causados a instalaciones portuarias” por hechos ocurridos el mismo día durante la maniobra de atraque de la motonave “EVRIDIKI G” de bandera Liberia, en la que se ocasionó un daño a la pata derecha de la grúa pórtico No. 1 de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA; ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos, y fijó fecha para la realización de la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
2. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia el día 14 de octubre de 2021, mediante el cual declaró responsable del siniestro al capitán y piloto práctico de la motonave “EVRIDIKI G” y; solidariamente responsable del pago de daños a la agencia marítima NAVENAL S.A.S.

Se determinó el avalúo de daños como consecuencia del siniestro marítimo en la suma de ochenta mil ochocientos cinco dólares americanos con noventa y tres centavos (USD \$80.805,93), pagaderos por capitán, piloto práctico y solidariamente agencia marítima del buque “EVRIDIKI G”.

Se declaró responsable al capitán del buque por violación a las normas de marina mercante por 35 SMLMV que asciende la suma de \$31.798.410, pagadero de forma solidaria por la agencia marítima.

Se declaró responsable al piloto práctico del buque por violación a las normas de marina mercante por 15 SMLMV que asciende la suma de \$13.627.890.

3. El día 21 de octubre de 2021 el apoderado de Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta interpone solicitud de adición de la sentencia.
4. El día 26 de octubre de 2021 los apoderados del Capitán, tripulación y armador de la MN "EVRIDIKI G" y del Piloto Práctico, presentaron recursos de reposición en subsidio de apelación en contra de la sentencia de 14 de octubre de 2021.
5. El 29 de octubre de 2021 la apoderada de los capitanes y armador de los remolcadores Valkyria y Sirocco presentó memorial describiendo traslado de los recursos presentados por la apoderada del piloto práctico.
6. Posteriormente, mediante sentencia complementaria de fecha 07 de febrero de 2022, el Capitán de Puerto de Santa Marta resolvió la solicitud de adición, adicionando a los artículos 1 y 2 la responsabilidad solidaria del armador para el pago de las sumas ordenadas en la sentencia.

Adicionó a los artículo 3 y 4 el cálculo de las multas en UVT.

Y finalmente, adicionó el artículo 7 a la parte resolutive mediante el cual condenó en costas y agencias en derecho al capitán del buque y piloto práctico, pagaderas solidariamente con el armador y agencia marítima del buque.

7. El día 16 de febrero de 2022 el apoderado de Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta presentó memorial describiendo traslado de los recursos presentados por los apoderados del Capitán, tripulación y armador de la MN "EVRIDIKI G" y del Piloto Práctico.
8. El día 21 de febrero de 2022 la apoderada de los capitanes y armador de los remolcadores Valkyria y Sirocco presentó memorial describiendo traslado de los recursos presentados por el apoderado del Capitán, tripulación y armador de la MN "EVRIDIKI G".
9. Mediante providencia de fecha 25 de abril de 2022, se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la sentencia, resolviendo confirmar en su integridad el fallo recurrido y concediendo recursos de apelación.

ARGUMENTOS DE LOS APELANTES

De los recursos de apelación interpuestos, este Despacho se permite extraer los siguientes argumentos:

CARLOS DUQUE MORALES – Apoderado del Capitán, tripulación y armador de la MN “EVRIDIKI G”

(...)

II. FUNDAMENTOS SUSTANTIVOS O DE FONDO.

El presente recurso se fundamenta en seis cuestionamientos concretos frente al contenido del fallo de primera instancia, los cuales esperamos sean analizados detenidamente por la Respetada Capitanía de Puerto de Santa Marta:

1. Indebido análisis e interpretación del acervo probatorio, en concreto, de la declaración de parte del Capitán de la Motonave EVRIDIKI G al extraer que él tuvo conocimiento detallado durante el desarrollo de la maniobra que el remolcador VALKYRIA no se había asegurado al buque, cuando en su lugar, es claro que el Capitán señala que dicha circunstancia solo le fue informada de forma adecuada luego de asegurar la motonave.

2. Contradicción de los supuestos fácticos utilizados como fundamento de la decisión por cuanto el respetado Capitán de Puerto expone en repetidas ocasiones que el piloto práctico no le informó adecuadamente al capitán de la motonave que el remolcador VALKYRIA no se encontraba asegurado, e incluso afirma que ello indujo en error al capitán de la motonave y, sin embargo, lo sanciona bajo el argumento de que este tenía conocimiento durante el desarrollo de la maniobra que el remolcador VALKYRIA no se había asegurado al buque y que por tanto, debió actuar diferente.

3. El respetado Capitán de Puerto omite analizar la conducta y responsabilidad del remolcador VALKYRIA ignorando que de forma certera el Perito Marítimo señaló en su reporte que "el remolcador "Valkyria" pudo haber afectado el rumbo de la motonave "EVRIDIKI G", ocasionando que cayera a estribor".

4. El respetado Capitán de Puerto omite analizar el comportamiento negligente e irresponsable de la tripulación del remolcador VALKYRIA, la cual, como se evidencia claramente en los videos de VDR aportados por el remolcador, realiza acciones temerarias que ponen en riesgo la vida humana a bordo de su embarcación.

5. Indebida aplicación del régimen de responsabilidad derivado de las actividades peligrosas por cuanto la imputación que se le hace al capitán de la motonave se fundamenta en que "no se desvirtuó la presunción legal de culpa", e incluso se le acusa de una "culpa por omisión", términos que son completamente ajenos al análisis de responsabilidad que debió hacer el respetado Capitán de Puerto teniendo en cuenta que el régimen de responsabilidad aplicable es un régimen objetivo de responsabilidad presunta, en donde el factor subjetivo "culpa" no es aplicable.

6. Falta de análisis de la causal de exoneración de responsabilidad por el hecho exclusivo de un tercero, en concreto por los hechos de (i) el piloto práctico al haber inducido en error al capitán de la motonave por omitir comunicarle adecuadamente la situación ocurrida con el remolcador VALKYRIA, y (ii) el capitán y tripulación del remolcador VALKYRIA por ejercer una fuerza inadecuada y no autorizada sobre el buque, lo cual llevó a que este cayera a estribor y golpeará la instalación portuaria. (...)"

MARTHA LIGIA SOLORZANO DANGON – Apoderada de Piloto Práctico

(...)

La providencia que desde ya se solicita sea revocada, desconoce en totalmente los argumentos presentados por este abogado, mostrando una inclinación clara, protectora y solidaria respecto de la operación desarrollada por los remolcadores.

Es tal la indiferencia a lo dicho por la defensa que se limita a señalar las presuntas normas presuntamente vulneradas por el Capitán del Buque y el Piloto practico, sin hacer un análisis de la maniobra, incluida la de los remolcadores, para así poder pronunciarse sobre la responsabilidad indiligada y las conductas supuestamente vulnerados por mi representado.

(...)

Lejos de hacer este análisis o valoración de las pruebas recaudadas, el fallador se limita a transcribir el dictamen pericial, declaraciones y las normas como se evidencia en las CONSIDERACIONES DE LA CAPITANÍA DE PUERTO DE SANTA MARTA y en el estudio probatorio, en los cuales hace un recuento de la normatividad aplicable con la grave omisión, que no incluye las responsabilidades de las empresas de remolcadores y de los capitanes de los remolcadores, con respecto a la maniobra y a los equipos suministrados.

Paradójicamente y contrario a la decisión que toma el fallador, al analizar la maniobra de practicaje concluye que fue bien planificada, lo que conlleva una falencia gravísima entre el análisis y la decisión de DECLARAR responsables del siniestro marítimo por los daños causados por la nave EVRIDIKI G de bandera de Liberia en la instalación portuaria de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, ocurrido el día 30 de mayo de 2020, a los señores JAY CORRE MANLUTAC, mayor de edad, domiciliado en Filipinas, identificado con el pasaporte número P5734312A expedido en la República de Filipinas, en su condición de capitán de la nave EVRIDIKI G de bandera de Liberia, y WILLIAM RAMON ELIAS PINEDA en su calidad de piloto práctico, y. DECLARAR responsable por violación a las normas de Marina Mercante.

(...)

Basa el fallador su dicho en que una supuesta comunicación, (NO PROBADA EN LA INVESTIGACIÓN) en la que se evidencia que el capitán del remolcador VALKYRIA informa varias veces que no estaba amarrado. Hecho que toma de la declaración del Capitán de la M/N EVERIDILI G (sic).

(...)

Frente a este hecho, no existe una precisión, de en qué momento se enteró el Capitán de la Motonave EVERIDILI G (sic) y mucho menos si esta comunicación fue conocida por el piloto practico.

(...)

Obra en la investigación jurisdiccional de la referencia, que este hecho no se pudo verificar, porque el remolcador VALKYRIA no contaba con grabadora de voz tal como lo ordena la RESOLUCION No. (0849-2019) del 16 de septiembre de 2019 Página No. 1 de 4 ANEXO "F" Matriz de Equipamiento según el servicio del Remolcador. Precisamente la intención del legislador al momento de introducir las modificaciones al Reglamento marítimo Colombiano No. 4 (REMAC 4), expedido por la Resolución 135 del 27 de febrero de 2018 entre otras era garantizar el registro de las ordenes impartidas y las

comunicaciones entre el buque y los responsables de la operación de los remolcadores asignados para la ejecución de la maniobra.

(...)

De otro lado no menos importante el fallador ASUME como una conducta culpable y/negligente, el hecho de que el piloto practico conocedor de las características del buque que contaba con Bow Thruster suficiente para operar con seguridad en proa siempre y cuando no tuviera fuerzas externas en contra que disminuyeran su eficacia, decidiera continuar la maniobra de atraque al muelle N° 2, sabiendo que el capitán del remolcador VALKYRIA le había informado que no se encontraba asegurado al casco de la nave EVRIDIKI G.

Afirmación que carece de análisis técnico y legal que permita concluir que la maniobra debió desarrollarse diferente o que la decisión tomada por el Piloto practico y el Capitán de la M/n EVRIDIKY G, FUERAN EFICIENTES teniendo en cuenta la capacidad del remolcador SIROCCO es decir del bollard pull en comparación con el bow thruster de la nave EVRIDIKI G,

(...)

Se encuentra plenamente demostró (sic) que la maniobra se desarrolló acogiendo todos los procedimientos técnicos y legales, previamente planificada con capitán de la M/N EVERYDICK (sic) y que, al margen de la planificación, surgió un imprevisto que incidió en la maniobra, mas no por la maniobra misma, sino por la maniobra ejecutada por el Capitán del Remolcador WALKIRYA, que al momento de intentar amarrarse al buque, no lo hace en paralelo como la práctica lo indica, sino que lo hace en forma vertical empujando el buque en movimiento y ocasionando con ello una inclinación del casco no deseada ni ordenada en la ejecución de la maniobra.

DE LA VIOLACIÓN DE LAS NORMAS DE MARINA MERCANTE

(...)

Se observa que la Legislación de marina Mercante, en ninguna de sus normas establece que los remolcadores deben estar amarrados. Establece normas de uso obligatorio de remolcadores, norma que no fue omitida en la maniobra objeto de estudio y revisión.

Existe esta disposición en el Reglamento Técnico de Operaciones de la Sociedad Portuaria, pero al hacer el análisis legal de la aplicación de la norma, esta no compete aplicarla a la autoridad Marítima dentro del Proceso Jurisdiccional, no se encuentra precedente indicar que por no estar amarrado el remolcador debe ser sancionado el investigado dentro de la investigación Jurisdiccional en aplicación a las normas administrativas, menos sin indicar la analogía o aplicación de la norma técnica citada en la sentencia.

(...)

Carece el fallo de fundamento y de análisis de los hechos y soporte técnico con respecto a la exposición de los hechos por los involucrados, y por ello cae la sentencia en el error de imponer una sanción no sustentada, aplicando una norma que no corresponde a nuestro ordenamiento y omitiendo la existencia del cumplimiento que si realizó el piloto practico WILLIAM RAMON ELIAS PINEDA con el Captan de la Motonave EVERIDIKY G tal como se destacó en la exposición de los hechos, la maniobra fue bien coordinada y cumplido con la programación de los dos remolcadores, dando cumplimiento al Reglamento. (...)"

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Habiendo extractado los argumentos expuestos en los recursos de apelación interpuestos, este Despacho procede a compilarlos y resolverlos de la siguiente manera:

1. Régimen de responsabilidad aplicable al caso concreto

Inicialmente resulta pertinente aclarar que el Capitán de Puerto de Santa Marta mediante providencia de fecha 25 de abril de 2022 – *providencia en la que se resuelve recurso de reposición* – atendió favorablemente el presente argumento alegado por el apoderado de Capitán, tripulación y armador de la MN Evridiki G, indicando que en la sentencia se incurrió en imprecisiones al haberse considerado la responsabilidad civil derivada del ejercicio de actividades peligrosas desde el punto de vista de la presunción de culpa.

Sin embargo, frente a este punto se debe aclarar que los criterios de “presunción de culpa” o “presunción de responsabilidad” para la aplicación del artículo 2356 del Código Civil en actividades peligrosas ha tenido un amplio y variado desarrollo jurisprudencial de la Corte Suprema de Justicia, siendo hoy la presunción de responsabilidad la posición dominante. Sin embargo, la Corte siempre ha dejado claro que al referirse al concepto de “presunción de culpa” no se refiere al análisis de la culpa como factor de imputación, por el contrario tratándose de actividades peligrosas se releva al afectado de probar la culpa del agente y al agente no le es dable exonerarse probando diligencia y cuidado, porque el único factor eximente de responsabilidad es la causa extraña¹.

2. Responsabilidad del capitán y piloto práctico de la MN Evridiki G

Manifiesta el apoderado del buque que la Capitanía de Puerto incurrió en un indebido análisis e interpretación del acervo probatorio, refiriéndose concretamente a la declaración del capitán de la MN EVRIDIKI G al considerar que de las respuestas dadas por este, la única interpretación posible es que el hecho de que el remolcador Valkyria no estaba asegurado al buque en el desarrollo de la maniobra, solo le fue informado después de asegurar la nave al muelle.

Sin embargo, este Despacho no acoge tal interpretación debido a que analizada toda la declaración del capitán de la MN EVRIDIKI G y no de manera aislada como lo hace el recurrente, es completamente claro que en el momento en que el capitán tuvo conocimiento de la situación con el remolcador Valkyria, no había finalizado la maniobra de atraque y por el contrario accedió a continuar la misma:

“le pregunté al piloto práctico si el remolcador de proa estaba asegurado y el piloto práctico dijo que no estaba asegurado, yo comprobé con mi primer oficial si el remolcador se encontraba asegurado y listo. Mi primer oficial me informó que el remolcador no se encontraba asegurado en ese momento, le pregunto yo al piloto práctico que por qué no se encontraba asegurado el remolcador, él dijo que el remolcador estaba teniendo problemas para asegurarse a la bita del casco. (...)

En este momento la motonave se estaba acercando al muelle con el remolcador todavía sin asegurar y yo le informo al piloto que la maniobra no es buena (...)

¹ Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia SC2111-2021 del 02 de junio de 2021. M.P. Luis Armando Tolosa Villabona.

Por otro lado, en el dictamen pericial el perito indicó que de acuerdo al Log Book de la nave el remolcador Valkyria se aseguró a la proa aproximadamente un minuto después del golpe a la grúa pórtico.

Teniendo en cuenta lo anterior, este Despacho disiente del presente argumento, toda vez que a diferencia de lo manifestado por el apoderado, se considera que quedó plenamente demostrado que el declarante se enteró que el remolcador Valkiria no se encontraba asegurado antes de finalizar la maniobra de atraque.

De otro lado, en cuanto a lo relacionado con la planeación de la maniobra y su ejecución, observa el Despacho que si bien es cierto que de las declaraciones rendidas por el capitán de la motonave “EVRIDIKI G” y piloto práctico esta se realizó dentro de los parámetros normales, en la cual se llevó a cabo la reunión entre los implicados, considerando todos los factores relacionados; también lo es que quedó demostrado que tanto capitán como piloto iniciaron la maniobra de atraque sin la verificación de todas las condiciones de seguridad, específicamente que los dos remolcadores que asistirían la maniobra se encontraran debidamente asegurados al buque.

Lo anterior desvirtúa que el piloto práctico haya hecho incurrir en error al capitán por no haber informado que el remolcador de proa “VALKYRIA” no se encontraba asegurado, toda vez que no puede perderse de vista que la dirección de la maniobra y control de la nave “EVRIDIKI G” siempre están a cargo del capitán, debido a que las normas que regulan la figura capitán como sujeto de la navegación, sus facultades, obligaciones y atribuciones, son claras al establecer que este nunca pierde el mando sobre la nave y que se encuentra bajo su dirección en todo momento y circunstancia, por lo tanto, la verificación previa de contar con óptimas condiciones al inicio de la maniobra le correspondía también al capitán del buque.

Ahora bien, adicional a la falta de verificación de la circunstancia antes indicada, y una vez capitán y piloto práctico en el desarrollo de la maniobra tuvieron conocimiento de la misma, tomaron la decisión de continuar la maniobra con un solo remolcador, lo cual fue un factor causal de riesgo preponderante que en conjunto con las demás condiciones conllevaron a una maniobra insegura y al resultado dañino a la grúa pórtico de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta.

En razón de ello, hay que hacer especial énfasis sobre la falta de aplicación de la resolución sobre uso de remolcadores, la cual es de obligatorio cumplimiento no solo por la determinación de la cantidad de remolcadores sino el efectivo uso y operación de los mismos que permita responder ante cualquier situación, ya que la finalidad es garantizar la seguridad de la navegación, de la vida humana en el mar, de las naves y las instalaciones portuarias.

Adicionalmente, el dictamen pericial determinó que en la ejecución de la maniobra de atraque existieron otros hechos que repercutieron en el correcto desarrollo de la misma y que resultara insegura, tales como:

1. Poca distancia entre el buque y el muelle para desarrollar la maniobra de atraque.
2. El ángulo de aproximación con el cual se realizó la maniobra de atraque, el cual debió haber sido paralelo al muelle.
3. La velocidad de la MN EVRIDIKI G al efectuar su aproximación final.

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

Adicionalmente, para el estudio de responsabilidad en el caso que nos concierne, no puede perderse de vista que el piloto práctico es la persona experta en el conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas de una jurisdicción, así como conocedor de la reglamentación internacional para prevenir abordajes, ayudas a la navegación y capacitada para atender las consultas de los capitanes de buques². Por lo tanto, aunque el capitán siempre conserve el gobierno de la nave a su cargo, la asesoría que suministra el piloto práctico conlleva a que una maniobra sea exitosa o por el contrario, se generen consecuencias perjudiciales para la seguridad del buque, de las instalaciones portuarias y demás naves que se encuentran en el área.

Al respecto considera este Despacho que el Capitán de Puerto de Santa Marta desarrolló de manera correcta el análisis de las conductas del Capitán y Piloto Práctico de la MN EVRIDIKI G dentro del siniestro marítimo que nos ocupa, debido al poder intelectual y de control que ejercían sobre la maniobra que se encontraban realizando, teniendo en cuenta que la misma se enmarca dentro de la definición de actividades peligrosas.

3. Hecho de un tercero como causal exonerativa de la responsabilidad del capitán y piloto práctico de la MN Evridiki G.

Ambos recurrentes coinciden en alegar que el Capitán de Puerto omitió realizar el análisis de la causal de exoneración de responsabilidad por el hecho exclusivo de un tercero por la responsabilidad del capitán y tripulación del remolcador Valkyria y empresa de remolcadores, ignorando que el perito marítimo en su dictamen pericial indicó que el remolcador Valkyria “pudo haber afectado el rumbo de la motonave ocasionando que cayera a estribor” y que de acuerdo a los videos del VDR estos realizaron acciones temerarias que ponían en riesgo la vida humana a bordo de la embarcación.

Y adicionalmente, indica el apoderado del buque que los hechos del piloto práctico también deben ser analizados como causal de exoneración de responsabilidad del capitán de la nave EVRIDIKI G “*al haber inducido en error al capitán de la motonave por omitir comunicarle adecuadamente la situación ocurrida con el remolcador VALKYRIA*”.

Sin embargo, después de realizada la verificación integral del acápite probatorio obrante en el expediente, concuerda el Despacho con el Capitán de Puerto de Santa Marta, toda vez que no es posible concluir lo manifestado por los apoderados; primeramente, se puede evidenciar en la transcripción del VDR realizada en el dictamen pericial, que el

² Ley 658 de 2001. Numeral 25 del artículo 2. Definiciones. Piloto Práctico.

capitán del remolcador Valkyria siempre y en todo momento que el piloto práctico lo increpó sobre la maniobra manifestó estar separado del buque y no estar empujando.

Más allá de las alegaciones de los recurrentes no existe prueba alguna que permita determinar con precisión que la maniobra del remolcador Valkyria haya empujado el buque en el desarrollo de la maniobra y que ello haya desencadenado en su abatimiento por proa estribor y daño a la instalación portuaria y que esta sea la causa exclusiva del siniestro, ya que el dictamen pericial si bien hace referencia al accionar del remolcador no concluye que este sea la causa eficiente del siniestro, ya que en el punto 9 indicó *“teniendo como pruebas los videos aportados por la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta y la Estación de Tráfico Marítimo, aparentemente fue tan cercana al muelle que al menor percance desembocaría en un siniestro”*; adicionalmente manifestó que *“durante la maniobra de aproximación al muelle hubo un esfuerzo vectorial hacia el costado de estribor que hizo que la nave golpeará la grúa, pudo ser causado por la maniobra del remolcador Valkyria al intentar asegurarse con cabo a la proa o un aparente error en el rumbo de aproximación por parte de la nave”*.

En el mismo sentido, el dictamen pericial indica que factores como la velocidad (2.89 nudos), el ángulo de aproximación (superior a 025°) y la poca distancia al muelle en la maniobra de atraque, bajo la responsabilidad del capitán y el piloto fueron determinantes.

Ahora bien, dado que el daño cuya indemnización se reclama tuvo ocurrencia en el ejercicio de una actividad peligrosa, como lo es la navegación cuyo régimen de responsabilidad se edifica en el artículo 2356 del Código Civil, le basta al afectado demostrar la existencia del daño y la relación de causalidad entre este y el hecho dañino, y recae en el causante para exonerarse de responsabilidad la carga de demostrar la ruptura del nexo de causalidad por una causa extraña, en el caso de marras los recurrentes alegan la intervención de un tercero.

A continuación, se entrará a repasar la jurisprudencia de la H. Corte Suprema de Justicia sobre la causal de exoneración de responsabilidad hecho de un tercero³, en la que ha indicado:

“(…) el hecho de un tercero, alegado para contrarrestar la presunción que se desprende de la prueba de haberse causado el daño por motivo de una actividad peligrosa, tiene que participar en buena medida de los caracteres propios de la fuerza mayor exculpatoria, lo que al tenor de reiterada doctrina jurisprudencial le impone a los falladores la obligación de verificar la concurrencia de severas condiciones (...).

*(…) puede sostenerse entonces que aquellas condiciones de las que depende que a la intervención de un tercero puedan imprimírsele los alcances plenamente liberatorios (...) son los siguientes: a) Debe tratarse antes que nada del hecho de una persona por cuyo obrar no sea responsable reflejo el agente presunto, **vale decir que dicho obrar sea completamente externo a la esfera jurídica de este último**; b) También es requisito indispensable **que el hecho fuente del perjuicio no haya podido ser previsto o evitado por el demandado, ya que si era***

Corte Suprema de Justicia - Sala de Casación Civil. Sentencia No. SC665-2019 de 07 de marzo de 2019. Rad. 05001-31-03-016-2009-00005-01. M.P: Octavio Augusto Tejeiro Duque

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

Así mismo, ha reiterado que⁴:

“(...) La Corte, en tiempo mucho más cercano, precisó que para que “a la intervención de un tercero puedan imprimírsele los alcances plenamente liberatorios”, es necesaria la concurrencia de las siguientes condiciones:

a) **Debe tratarse antes que nada del hecho de una persona por cuyo obrar no sea responsable reflejo el agente presunto, vale decir que dicho obrar sea completamente externo a la esfera jurídica de este último**; b) También es requisito indispensable **que el hecho fuente del perjuicio no haya podido ser previsto o evitado por el demandado**, ya que si era evitable y no se tomaron, por imprudencia o descuido, las medidas convenientes para eliminar el riesgo de su ocurrencia, la imputabilidad a ese demandado es indiscutible, **lo que en otros términos quiere significar que cuando alguien, por ejemplo, es convocado para que comparezca a juicio en estado de culpabilidad presunta por el ejercicio de una actividad peligrosa, y dentro de ese contexto logra acreditar que en la producción del daño tuvo injerencia causal un elemento extraño puesto de manifiesto en la conducta del tercero, no hay exoneración posible mientras no suministre prueba concluyente de ausencia de culpa de su parte en el manejo de la actividad**; c) Por último, el hecho del tercero **tiene que ser causa exclusiva del daño**, aspecto obvio acerca del cual no es necesario recabar de nuevo sino para indicar, tan sólo, que es únicamente cuando media este supuesto que corresponde poner por entero el resarcimiento a la cuenta del tercero y no del ofensor presunto, habida consideración que si por fuerza de los hechos la culpa de los dos ha de catalogarse como concurrente y por lo tanto, frente a la víctima, lo que en verdad hay son varios coautores que a ella le son extraños, esos coautores, por lo común, están obligados a cubrir la indemnización en

⁴ Corte Suprema de Justicia - Sala de Casación Civil. Sentencia No. SC4204-2021 de 22 de septiembre de 2021. Rad. 05001-31-03-003-2004-00273-02. M.P: Álvaro Fernando García Restrepo

concepto de deudores solidarios que por mandato de la ley lo son de la totalidad de su importe, postulado éste consagrado por el artículo 2344 del Código Civil (...) (Cursiva, subraya y negrilla fuera de texto original)

A la luz de los extractos jurisprudenciales citados es posible concluir que para que la participación de un tercero en la ocurrencia del hecho dañoso tenga la virtualidad de romper el nexo de causalidad, debe estar plenamente acreditado en el proceso que su intervención fue la causa determinante y exclusiva del perjuicio ocasionado, a más que debe reunir los requisitos de toda causa extraña, esto es que sea imprevisible e irresistible al control de aquel a quien se le imputa la responsabilidad.

Ahora bien, verificando las condiciones de la causal de exoneración alegada es evidente que no se cumplen en el siniestro marítimo objeto de estudio, inicialmente debido que el obrar del remolcador Valkyria no es externo a la esfera jurídica del piloto práctico ni del capitán de la MN EVRIDIKI G; y el obrar y las omisiones del piloto práctico no es externo a la esfera jurídica del capitán de la MN EVRIDIKI G pues su deber de supervisión prevalece.

Segundo, el perjuicio si pudo ser previsto y evitado tanto por el piloto práctico como por el capitán de la MN EVRIDIKI G, ya que por un lado tal como se indicó con anterioridad, la maniobra no debió iniciar sin que se realizara la verificación que los dos remolcadores que asistirían al buque se encontraran debidamente asegurados y por otro lado, los factores como la velocidad, el ángulo de aproximación, la decisión de continuar con un solo remolcador y la omisión de suspender la maniobra, fueron determinantes y por lo tanto, la responsabilidad de capitán y piloto práctico del buque, indiscutible.

En conclusión, en el presente caso los señores JAY CORRE MANLUTAC y WILLIAM RAMÓN ELIAS PINEDA en calidad de capitán y piloto práctico de la motonave “EVRIDIKI G” respectivamente, no lograron acreditar la configuración de la causal eximente de responsabilidad del hecho de un tercero, lo que lleva a una acertada declaración de responsabilidad por parte de la primera instancia.

4. Sanción por violación a las normas de marina mercante

Por un lado alega la apoderada del piloto práctico que en el auto de apertura de la investigación se enunciaron varias pruebas las cuales fueron practicadas pero no analizadas y que ello demuestra la vulneración a los derechos de defensa y debido proceso de su representado, frente a lo cual resulta necesario indicar que verificado todo el expediente y el acápite probatorio se logra evidenciar que el Capitán de Puerto apreció las pruebas obrantes de acuerdo a la sana crítica en la sentencia recurrida para las decisiones que adoptó por lo que este Despacho difiere de la apelante; además revisado el recurso presentado la apelante solo se limitó a realizar una manifestación de vulneración de derechos fundamentales sin la correspondiente justificación y la expresión específica de las pruebas que a su consideración no fueron tenidas en cuenta por el Capitán de Puerto de Santa Marta.

Por otro lado, referente al argumento de la infracción del artículo 4.6.3.9 del Reglamento de Condiciones Técnicas de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta el cual establece la obligación de las naves obligadas al uso de remolcadores de ingresar a las aguas de maniobra amarradas con línea al remolcador que lo asistirá, la apelante indica que se incurre en error en el fallo al imponer una sanción en aplicación de una norma que no corresponde a una norma de marina mercante y que por lo tanto no le compete

aplicarla a la Autoridad Marítima; y que en todo caso el piloto práctico si dio cumplimiento a la norma del uso de remolcadores, ya que no se establece que los remolcadores deban estar amarrados.

Frente a los mencionados argumentos, se debe manifestar que este Despacho concuerda parcialmente con el alegato planteado por la abogada, toda vez que si bien es cierto que el análisis e investigación de las infracciones al Reglamento de condiciones técnicas de la Sociedad Portuaria (al cual deben ceñirse para una maniobra segura) le corresponde a una autoridad diferente a la Dirección General Marítima, también lo es que tal como se indicó anteriormente en el acápite en el que se analizó la responsabilidad del capitán y piloto práctico de la MN EVRIDIKI G, si se infringió la norma del uso de remolcadores, ya que la misma a diferencia de lo que plantea la abogada que se considera ilógico, se establece como de obligatorio cumplimiento en maniobras de atraque, desatraque, etc., no es solo para el acompañamiento de los remolcadores y que estén cerca al buque, sino que por el contrario se encuentren operativos y en capacidad de responder ante cualquier situación que se pueda presentar en el desarrollo de la maniobra, esto justamente se dispone con la finalidad de garantizar la seguridad de la navegación, de la vida humana en el mar, de las naves y las instalaciones portuarias.

En concordancia con lo anterior se tiene que el artículo 4.3.5.1.3.6. de la Resolución 0849-2019 MD-DIMAR-SUBMERC-AREM del 16 de septiembre de 2019 compilada en el Reglamento Marítimo Colombiano – REMAC 4 la cual dispone establecieron criterios técnicos y de seguridad para los servicios que prestan los remolcadores, establece que *“El Capitán del remolcador solo podrá soltar la línea de maniobra previa consulta al Piloto práctico, o por orden expresa de este”*, lo que conlleva a aclarar que la finalidad de la norma no es simplemente tener un remolcador para cumplir con el requisito, sino que por el contrario los remolcadores de asistencia designados para las diferentes maniobras deben siempre contar con una línea de remolque al buque para poder ejecutar las órdenes dadas por el piloto práctico.

Ahora bien, sobre la infracción del Reglamento de Condiciones Técnicas de operación de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta se tiene que el mismo es un documento que recopila las condiciones técnicas de operación que deben cumplir la instalación portuaria, operadores y usuarios, y cuya investigación por las fallas en la debida prestación del servicio público le corresponde a la Superintendencia de Transporte y/o a la Sociedad Portuaria y no a DIMAR en una investigación jurisdiccional.

Teniendo en cuenta lo anterior, la multa impuesta al piloto práctico debe ajustarse, limitándose a las infracciones de las normas de marina mercante y por lo tanto se reducirá a la suma de diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes del año 2021, la cual asciende a un valor de nueve millones ochenta y cinco mil doscientos sesenta pesos moneda corriente (COP\$ 9.085.260).

Finalmente, es necesario dar cumplimiento al contenido del artículo 313 de la Ley 2294 de 2023, *“Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022- 2026 “Colombia potencia mundial de la vida”*, que expresamente señala:

“ARTÍCULO 313. UNIDAD DE VALOR BÁSICO -UVB-. Créase la Unidad de Valor Básico -UVB-. El valor de la Unidad de Valor Básico -UVB- se reajustará anualmente en la variación del Índice de Precios al Consumidor-IPC- sin alimentos ni regulados, certificado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE-, en el periodo comprendido entre el primero (1) de octubre

del año anterior al año considerado y la misma fecha del año inmediatamente anterior a este.

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público publicará mediante Resolución antes del primero (1) de enero de cada año, el valor de la Unidad de Valor Básico -UVB aplicable para el año siguiente.

El valor de la UVB para el año 2023 será de diez mil pesos (\$10.000.00).

Todos los cobros; **sanciones; multas; tarifas; requisitos financieros para la constitución, la habilitación, la operación o el funcionamiento de empresas públicas y/o privadas; requisitos de capital, patrimonio o ingresos para acceder y/o ser beneficiario de programas del estado; montos máximos establecidos para realizar operaciones financieras; montos mínimos establecidos para el pago de comisiones y contraprestaciones definidas por el legislador; cuotas asociadas al desarrollo de actividades agropecuarias y de salud; clasificaciones de hogares, personas naturales y personas jurídicas en función de su patrimonio y/o sus ingresos; incentivos para la prestación de servicio público de aseo; y honorarios de los miembros de juntas o consejos directivos, **actualmente denominados y establecidos con base en salarios mínimos o en Unidades de Valor Tributario - UVT-, deberán ser calculados con base en su equivalencia en términos de la Unidad de Valor Básico -UVB- del año 2023, conforme lo dispuesto en este artículo**". (Resaltado fuera de texto)**

Conforme a lo anterior, deberá realizarse el cálculo en Unidad de Valor Básico vigente (UVB) a las multas que se impongan en los fallos emitidos dentro de las investigaciones por siniestros marítimos, conforme a las variaciones que la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN indique cada año. Por lo que en el presente caso se procederá a modificar el artículo 4 de la sentencia de primera instancia en el sentido de calcular la multa impuesta en Unidad de Valor Básico Vigente (UVB) para el año 2025.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR el artículo 4 de la sentencia de primera instancia de fecha 14 de octubre de 2021 complementada el 7 de febrero de 2022, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, conforme a la parte motiva de la presente providencia, el cual quedará así:

“ARTÍCULO 4. DECLARAR responsable por violación a las normas de marina mercante al señor **WILLIAM RAMÓN ELÍAS PINEDA**, mayor de edad, domiciliado en Santa Marta, identificado con cédula de ciudadanía número 9.081.598 expedida en Cartagena, en su calidad de piloto práctico, tal como se expone en la parte motiva de este fallo, en consecuencia imponer como sanción multa de DIEZ (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes, que corresponden a la suma de NUEVE MILLONES OCHENTA Y CINCO MIL DOSCIENTOS SESENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$9.085.260) pesos, valor que equivale a su vez a 786,4664127423823 unidades de valor básico

Vigente - UVB, la cual deberá ser pagada a más tardar el día siguiente de la ejecutoria de la presente providencia.”

ARTÍCULO 2º.- CONFIRMAR los artículos restantes de la sentencia de primera instancia de fecha 14 de octubre de 2021 complementada el 7 de febrero de 2022, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, conforme a la parte motiva de la presente providencia.

ARTÍCULO 3º.- NOTIFICAR personalmente el contenido de la presente decisión a los sujetos procesales, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 62 del Decreto Ley 2324 de 1984 en concordancia con la Ley 2213 de 2022.

ARTÍCULO 4º.- Contra la presente providencia no procede recurso alguno.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,



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