

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 18 de junio de 2025

Referencia: 13012021001

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el abogado SANTIAGO MORENO ANDRADE en calidad de apoderado del Capitán del RM CALIMA I y COLTUGS S.A., en contra del fallo de primera instancia de fecha 29 de abril de 2022 proferida por el Capitán de Puerto de Barranquilla, dentro de la investigación jurisdiccional por el siniestro marítimo de “daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias” causado a los muelles 3 y 4 de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BARRANQUILLA por el Remolcador CALIMA I en maniobra de atraque de la motonave “POTOSÍ” de bandera Antigua y Barbuda, ocurrido el 05 de enero de 2021, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El día 06 de enero de 2021 el Capitán de Puerto de Barranquilla ordenó la apertura de la investigación por el siniestro marítimo de “colisión” por hechos ocurridos el día anterior durante la maniobra de atraque de la motonave “POTOSÍ” de bandera Liberia, en la que se ocasionó un daño a la estructura de los muelles No. 3 y 4 de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BARRANQUILLA; 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 Barranquilla profirió fallo de primera instancia el día 29 de abril de 2022, mediante el cual declaró responsable del siniestro al capitán del RM CALIMA I.

Se condenó al capitán y armador del Remolcador Calima I al pago de daños por valor de treinta y tres millones ciento cincuenta y seis mil ochocientos ochenta y dos pesos (\$33.156.882).

Condenó en costas en costas al capitán y armador del Remolcador Calima I y fijó agencias en derecho en 4% de las pretensiones en favor de la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla.

Declaró NO responsables al capitán, armador/propietario y piloto práctico de la MN POTOSÍ.

3. El día 11 de mayo de 2022 el apoderado de Coltugs y capitán del RM CALIMA I interpone recursos de reposición en subsidio de apelación en contra de la sentencia.

4. Los días 16 y 17 de mayo de 2022 los apoderados del piloto práctico y de Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla respectivamente, presentaron memoriales presentando sus argumentos sobre los recursos presentados por la apoderada del piloto práctico.
5. Mediante providencia de fecha 28 de junio de 2022, se resuelven el recurso de reposición interpuesto contra la sentencia, resolviendo confirmar en su integridad el fallo recurrido y concediendo el recurso de apelación.

ARGUMENTOS DE LOS APELANTES

Del recurso de apelación interpuesto, este Despacho se permite extraer los siguientes argumentos:

“(...)

El presente recurso se fundamenta en los siguientes cuestionamientos concretos frente al contenido del fallo de primera instancia, los cuales esperamos sean analizados detenidamente por la respetada Capitanía de Puerto de Barranquilla y/o por DIMAR según corresponda:

1. *Falta de acreditación del daño y su cuantía como elemento esencial de la responsabilidad civil.*
2. *Omisión del análisis del comportamiento e instrucciones del Piloto Práctico de la motonave POTOSÍ como constituyentes del hecho de un tercero como eximente de responsabilidad.*
3. *Subsidiariamente, se recuerda la necesidad de realizar un adecuado análisis de la posible concurrencia de causas en la producción del resultado dañino teniendo en cuenta las consideraciones hechas por el respetado Capitán de Puerto en su fallo.*

(...)”.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

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

*“Artículo 26. Accidentes o siniestros marítimos. Se consideran accidentes o siniestros marítimos **los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internaciones, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional.** Para los efectos del presente Decreto son accidentes o siniestros marítimos, sin que se limite a ellos, los siguientes:*

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

g) Los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias. (Negrilla, cursiva y subraya fuera de texto original)

En tal sentido, es necesario hacer la aclaración que el siniestro marítimo de “colisión” en el ordenamiento jurídico colombiano, de acuerdo a lo dispuesto en el literal g) del artículo 26 del Decreto *ibídem*, se denomina como daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias; razón por la cual en lo sucesivo se denominará de tal forma y se procederá a modificar la parte resolutive de la sentencia de primera instancia.

Ahora bien, en lo que respecta a los argumentos del apelante, se decantan conforme las siguientes consideraciones:

1. En cuanto al argumento de “Falta de acreditación del daño y su cuantía como elemento esencial de la responsabilidad civil”

El apelante sostiene que la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla (SPRB) no probó de manera adecuada la existencia y cuantía del daño, argumentando que las cotizaciones presentadas para las reparaciones no constituyen evidencia de un detrimento económico cierto. Afirma que dichas cotizaciones reflejan gastos hipotéticos, lo que podría derivar en un enriquecimiento sin causa si se utilizan como base para la condena, ya que no representan sumas efectivamente incurridas por SPRB.

Este Despacho considera que el argumento del apelante carece de fundamento, pues la existencia y cuantía del daño fueron demostradas ampliamente mediante un conjunto de pruebas, lo cual se sustenta a continuación:

Sobre el daño ha dispuesto la H. Corte Suprema de Justicia que:

«...el daño constituye “la columna vertebral de la responsabilidad civil, en concreto de la obligación resarcitoria a cargo de su agente (victimario), sin el cual, de consiguiente, resulta vano, a fuer de impreciso y también hasta especulativo, hablar de reparación, de resarcimiento o de indemnización de perjuicios, ora en la esfera contractual, ora en la extracontractual, habida cuenta que “si no hay perjuicio”, como lo puntualiza la doctrina especializada, “...no hay responsabilidad civil” (sent. 4 de abril de 2001, rad. 5502)» (CSJ SC, 27 jun. 2005, rad. 1997-05210-01).¹

Ahora bien, en lo que respecta a la existencia y cuantificación del daño, la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, ha venido desarrollando:

“(...) “Cabe añadir que, *en ningún caso, es dable confundir el daño mismo y su comprobación con la indemnización y la prueba de su quantum.*

*Acaecida la vulneración del derecho o del interés protegido de la víctima y acreditada la ocurrencia de tal quebranto, imperioso es reconocer la presencia del daño y, por ende, la satisfacción de este elemento estructural de la responsabilidad, **independientemente de que igualmente aparezca o no demostrada su magnitud económica.***

¹ Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia SC129-2023 del 09 de junio de 2023. M.P. Luis Alonso Rico Puerta

(...)

Sin embargo, una es la prueba del daño, o sea la de la lesión o menoscabo del interés jurídicamente tutelado, y otra, la prueba de su intensidad, del quantum del perjuicio. (...)”²(Subraya, cursiva y negrilla fuera de texto original)

De lo anterior es dable concluir que una cosa es la existencia del daño propiamente dicho y otra distinta la demostración de la cuantía del mismo.

De acuerdo a la verificación del expediente el daño a la infraestructura de los muelles 3 y 4 de la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla fue establecido de manera inequívoca mediante múltiples elementos probatorios, tales como fotografías las cuales confirman visualmente el daño físico y estructural en el borde del muelle y la defensa de la infraestructura portuaria; prueba videográfica aportada por SPRB la cual permite evidenciar el momento en que el remolcador CALIMA I, durante su maniobra para detener el avance de la MN POTOSÍ, entró en contacto con el muelle, causando daños visibles en una placa de concreto y un tramo pequeño del bordillo y, finalmente el dictamen pericial que detalla minuciosamente los daños, especificando: (a) daño en el elemento de borde entre ABS KO+398 y KO+405, (b) daño en pantalla de soporte de defensa ABS K0+404, rasguño de profundidad de aproximadamente 1 cm en panel de contacto en polietileno de ultra alta densidad y daño en borde del elemento chaflán de la pantalla de la defensa, c) daño en elemento cadena de peso en defensa ABS K0+542 - ruptura de una cadena de peso o su punto de anclaje en ABS KO+542.

La Honorable Corte Suprema de Justicia ha sostenido consistentemente que el daño es la piedra angular de la responsabilidad civil, y en este caso, las pruebas fotográficas, videográficas y periciales basadas en visitas de campo, demuestran de manera irrefutable la existencia de un daño cierto, directo y tangible a la infraestructura portuaria de la SPRB.

Ahora bien, en cuanto a la cuantificación del daño la Capitanía de Puerto en la sentencia de primera instancia realizó un avalúo de los daños basado en el análisis de las pruebas obrantes en el expediente, teniendo en cuenta la premisa conforme al artículo 167 del Código General del Proceso “*incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen*”, lo que se traduce en que es al interesado a quien le corresponde acreditar con pruebas veraces la cuantificación de los daños solicitados para el resarcimiento económico de los mismos.

Así pues, este Despacho considera que en el expediente obran pruebas pertinentes e idóneas que permiten realizar una adecuada cuantificación de los daños y confirmar lo resuelto por la primera instancia, debido a que dicha obligación es consecuencia directa e inmediata del hecho generador del daño, su valor es exigible y sustentado, y no fue controvertido en la etapa instructiva de la investigación.

Las cotizaciones no son plena prueba por sí solas, sino que deben ser valoradas en conjunto con otros elementos probatorios, en el caso de marras las cotizaciones presentadas por SPRB fueron validadas por el perito y respaldadas por la inspección de infraestructura, al considerar que proporcionan una estimación confiable del costo en el

² Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia SC16690-2016 del 17 de noviembre de 2016. M.P. Álvaro Fernando García Restrepo.

que SPRB debe incurrir para restaurar los daños ocasionados en su instalación portuaria, constituyendo así un detrimento económico cierto y directo.

En el informe pericial se relacionan dos cotizaciones obtenidas por el Departamento de Infraestructura de SPRB para la reparación del muelle dañado, las cuales fueron evaluadas por el perito, quien recomendó adoptar la valoración más baja de COP 33.156.882 de "Proveedor 2" por considerarla la más razonable y proporcional al daño observado, asegurando que la cuantía no fuera arbitraria.

Adicionalmente, tal como se indicó anteriormente y en providencia de fecha 28 de junio de 2022 – *por medio de la cual se resuelve recurso de reposición contra la sentencia de primera instancia* - es notable que el apelante no objetó el informe pericial ni las cotizaciones durante las oportunidades procesales previstas en la investigación por el siniestro marítimo. En este sentido, las conclusiones del perito fueron puestas a disposición de todas las partes, y no se presentó prueba en contrario ni impugnación que cuestionara la cuantía allí establecida.

Esta falta de contradicción refuerza el valor probatorio de las conclusiones del perito, conforme al artículo 165 del Código General del Proceso, que rige la valoración de pruebas en estos procedimientos.

A la luz de lo anterior, este Despacho concluye que el daño a los muelles 3 y 4 de SPRB fue probado de manera concluyente mediante pruebas fotográficas, videográficas y periciales y el argumento del apelante no logra desvirtuar la base probatoria de la cuantía definida por la Capitanía de Puerto de Barranquilla por valor de COP 33.156.882, razón por la que se confirma el avalúo de los daños fijado por la primera instancia.

2. En cuanto al argumento de "Hecho de un tercero como causal exonerativa de responsabilidad"

El apelante argumenta que las acciones e instrucciones del Piloto Práctico, señor Juan Jacobo Blanco Llanos, constituyeron la causa adecuada del siniestro marítimo, rompiendo el nexo causal con las acciones del Capitán del RM CALIMA I y configurándose el hecho de un tercero como eximente de responsabilidad.

Inicialmente, parte el Despacho en decir que en el asunto objeto de estudio fue pacífico el hecho generador del daño, es decir, el siniestro marítimo acaecido el 05 de enero de 2021, cuando el Remolcador CALIMA I asistiendo maniobra de atraque del buque POTOSI causó daños materiales a la infraestructura de la SPRB entre los muelles 3 y 4, lo que permite establecer que se estaría desplegando una actividad considerada peligrosa al amparo del artículo 2356 del Código Civil, y que al reclamar el perjuicio, el tipo de responsabilidad sería la extracontractual.

Debido a lo anterior, resulta importante destacar que la finalidad de las investigaciones por siniestros marítimos es determinar sobre quien recae la responsabilidad civil extracontractual por el ejercicio de la navegación como actividad peligrosa, para lo cual se aplica el régimen objetivo en el cual se prescinde de la culpa como criterio de imputación y se presume la responsabilidad; sobre lo cual la H. Corte Suprema de Justicia ha indicado 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**², demostrando fuerza mayor o caso fortuito, culpa exclusiva de la víctima o hecho de un tercero.

Ahora bien, dado que el siniestro marítimo ocurrió 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 el recurrente alega 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 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*

³ 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

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 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 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.

En este orden de ideas, aunque el apelante señala que las órdenes dadas por el piloto práctico y la falta de amarre de la línea de popa fueron factores contribuyentes para la ocurrencia del siniestro, no proporcionó pruebas concluyentes que den certeza a este fallador que fueron la causa única y exclusiva, imprevisible e inevitable del daño ocasionado a la instalación portuaria, por lo que la pretensión de exoneración por el hecho de un tercero propuesta por el apelante no tiene vocación de prosperar. Sin embargo, a

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

continuación se analizará la relevancia de su intervención bajo el argumento de concurrencia de causas, de la siguiente manera:

3. En cuanto al argumento de “Concurrencia de causas”

De manera subsidiaria, el apelante argumenta que, de mantenerse la responsabilidad, esta no debe atribuirse exclusivamente al Capitán del RM CALIMA I y a COLTUGS S.A.S., citando una concurrencia de causas que involucra las instrucciones del Piloto Práctico y la falta de amarre de la línea de popa al bita del muelle.

Por lo que resulta necesario analizar lo que jurisprudencialmente se denomina concurrencia de causas o de actividades peligrosas. Al respecto la H. Corte Suprema de Justicia ha manifestado:

*“(...) Ahora, existiendo roles riesgosos, no hay lugar a una responsabilidad con culpa probada o de neutralización de culpas, sino de una participación concausal o concurrencia de causas⁵. **Esto, por cuanto una actividad peligrosa no deja de serlo por el simple hecho de ser protagonista con otra acción de la misma naturaleza si entonces, corresponde determinar la incidencia del comportamiento de cada uno de los agentes involucrados en la producción del resultado, para deducir a cuál de ellos el daño le resulta imputable desde el punto de vista fáctico y, luego, jurídico⁶.**(...)”* (Cursiva, negrilla y subraya fuera de texto original)

De lo anterior es posible extraer que cuando concurren actividades peligrosas en la causación del daño debe realizarse el examen de participación o concurrencia de causas, y por lo tanto, la responsabilidad puede distribuirse entre las partes cuando se demuestra que las conductas de cada una contribuyeron de manera significativa al daño, por lo tanto para determinar la concurrencia de causas, se evalúa el rol preponderante y trascendente de las acciones de cada parte en la causación del evento dañoso, asignando la responsabilidad en proporción a su contribución.

Es decir, para que aplique la concurrencia de causas debe probarse que la conducta de la otra parte contribuyó significativamente al daño, sin embargo, en el presente caso las pruebas respaldan parcialmente la afirmación del apelante, tal como se explicará a continuación:

Respecto a la falta de amarre de la línea de popa por parte de los amarradores, tal como lo indicó la primera instancia la tripulación del buque lanzó la línea de popa en el momento adecuado, y los amarradores actuaron correctamente para asegurarla, sin embargo, la corriente de 3.5 a 4 nudos impidió que los amarradores aseguraran el cabo a la bita, ya que el heavy line fue recibido, pero el cabo de amarre quedó en el agua y fue arrastrado, por lo tanto, debido a que no se tiene certeza si la falla obedeció a la tripulación del buque o a los amarradores no es posible atribuir una responsabilidad directa a los mismos. Sin embargo, la falta de amarre de la línea de popa podría considerarse como una causa contribuyente pero no determinante para la ocurrencia del siniestro.

⁵ Corte Suprema de Justicia - Sala de Casación Civil. Sentencia No. SC002-2018 de 12 de enero de 2018. Rad. 11001-31g-03-027-2010-00578-01. M.P: Ariel Salazar Ramírez

⁶ Corte Suprema de Justicia - Sala de Casación Civil. Sentencia No. SC4420-2020 de 17 de noviembre de 2020. Rad. 68001-31-03-010-2011-00093-01. M.P: Luis Armando Tolosa Villabona

Por otro lado, respecto a la maniobra realizada por el Capitán del RM CALIMA I, tal como se ha indicado anteriormente se tiene que en el informe pericial se identifica la ruptura del cabo de remolque como la causa raíz del siniestro, atribuible a la falla en la verificación del señor Lucas Gómez Castro, Capitán del RM CALIMA I, debido a que el cabo, en uso desde el 27 de junio de 2019 y con 2.294 maniobras, carecía de un cabo de sacrificio desde el 17 de noviembre de 2020, lo que provocó su deterioro por fricción; por lo tanto, lo que alteró la dinámica de la maniobra fue el estado deteriorado del cabo y su posterior ruptura, por lo tanto el contacto posterior del remolcador con el muelle fue una consecuencia directa de ese fallo.

Además, en su declaración manifestó que recibió la orden del piloto práctico de “empujar a media cubierta” e hizo caso omiso a dicha orden, ejecutando una maniobra discrecional posicionando el remolcador perpendicular al muelle y contra la proa del buque para detener la viada que llevaba hacia el muelle, lo que resultó en el impacto con la infraestructura portuaria, lo cual se logra evidenciar en el video aportado por SPRB.

Esta acción directa del remolcador conllevó a la creación de una actividad peligrosa independiente a la maniobra de atraque del buque, toda vez que el capitán del remolcador CALIMA I, con la omisión a la orden del piloto y su actuar discrecional de dirigirse a la proa del buque, salió de la guardia y esfera jurídica de la unidad que se ejercía desde el puente de mando del buque POTOSI, poniendo en riesgo la maniobra y a los actores que en ella se encontraban participando, ejerciendo una navegación independiente, lo que conlleva a la configuración de una concurrencia de actividades peligrosas.

Se tiene entonces que cuando la causa del daño corresponde a una actividad que se halla en la esfera de riesgo de uno de los sujetos, este será responsable. Por lo tanto, tal como se indicó anteriormente, debido a que la actividad ejercida por el capitán del Remolcador CALIMA I salió de la unidad de mando del piloto práctico y generó el riesgo que se materializó en los daños al muelle de la instalación portuaria, este Despacho considera que estuvo acertada la declaratoria de responsabilidad endilgada al capitán del Remolcador CALIMA I.

Ahora bien, en lo que respecta al rol del señor Juan Jacobo Blanco Llanos como piloto práctico, este Despacho realizó la verificación de las acciones e instrucciones del mismo en la maniobra, lográndose determinar que a diferencia de lo resuelto por el Capitán de Puerto en primera instancia, también contribuyeron significativamente al evento dañoso.

Según su declaración planeó una maniobra que involucraba un viraje a la altura del muelle 5, con la MN POTOSÍ atracando a 20 metros de la popa de otro buque que se encontraba atracado en el muelle 5, bajo condiciones de corriente de 3.5 a 4 nudos, y al preguntársele si era suficiente espacio para poder hacer un amarre seguro, admitió que 20 metros no es una distancia suficiente para un amarre seguro en dichas condiciones, lo que indica de entrada una planificación insegura de la maniobra.

La maniobra mostró deficiencias de planificación, coordinación y ejecución que pusieron en riesgo la seguridad del buque y de la instalación portuaria, ya que adicionalmente a lo expuesto en el párrafo anterior, el buque se encontraba con la corriente transversal o por popa, lo que influye directamente en la maniobra, toda vez que al ser una corriente de 3.5 a 4 nudos y la falta de remolcador de asistencia, no compensa adecuadamente la fuerza, lo que genera que la popa del buque se desvíe, se pierda control y se aumenta el riesgo de colisión.

Por otro lado, en su declaración manifestó que dio la orden al remolcador para que se posicionara a 45 grados río arriba, pero reconoció que la posición del remolcador no era la ideal para la maniobra, ya que quedó halando en lugar de empujando con la popa hacia el río, lo que claramente es menos eficiente y aumenta el estrés en el cabo.

Además, pese a haber planeado una maniobra en condiciones diferentes a las que normalmente se realizan en el área de aproximación al muelle de la SPRB, no determinó el uso o asistencia de un remolcador adicional para realizar la maniobra, incluso posterior a la ruptura del cabo, no solicitó la asistencia inmediata del remolcador Odín, al priorizar la gestión del cabo de amarre en el agua, lo que agravó la situación.

Este Despacho en ocasiones anteriores ha reconocido que las decisiones del Piloto Práctico, aunque no reemplazan la autoridad del Capitán, pueden influir en la responsabilidad cuando afectan directamente el resultado de la maniobra debido al poder intelectual y de control que ejerce en su rol de asesor sobre la maniobra. Lo anterior, teniendo en cuenta que es la persona experta en el conocimiento de las características del área y 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 buques⁷.

Por lo tanto, aunque el capitán conserve el gobierno de la nave a su cargo, la planeación e indicaciones 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.

Así las cosas, en el caso de marras, se evidencia que las instrucciones del piloto práctico no resultaron adecuadas para la maniobra, y en conjunto con las condiciones de tiempo, modo y lugar en las que se desarrolló la misma, conllevó a que el capitán del Remolcador CALIMA I actuara de manera independiente saliendo de su esfera de mando, resultando ambas determinantes en la ocurrencia del daño a la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla.

En este orden de ideas, valorada la incidencia causal de las fuentes de riesgo involucradas en el siniestro, este Despacho considera que le asiste razón al apelante al quedar demostrada la existencia de concurrencia de causas y por lo tanto, la coparticipación causal en la producción del daño cuya indemnización se pretende, ya que las acciones del Capitán del RM CALIMA I y del Piloto Práctico contribuyeron de forma determinante al daño causado a los muelles 3 y 4 de la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla, razón por la cual, esta instancia procederá a modificar los artículos segundo, tercero y cuarto de la parte resolutive de la sentencia, y revocar el artículo quinto de la misma, debido a que se atribuye responsabilidad compartida al piloto práctico.

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,

⁷ Ley 658 de 2001. Numeral 25 del artículo 2. Definiciones. Piloto Práctico.

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR los artículos segundo, tercero y cuarto de la sentencia de primera instancia de fecha 29 de abril de 2022 proferida por el Capitán de Puerto de Barranquilla, conforme a la parte motiva de la presente providencia, los cuales quedarán así:

SEGUNDO: DECLARAR responsables del siniestro marítimo de "daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias" a los señores LUCAS GOMEZ CASTRO y JUAN JACOBO BLANCO LLANOS en calidad de Capitán del Remolcador "CALIMA I" identificado con matrícula MC-01-0719 y piloto práctico de la motonave "POTOSI" respectivamente.

TERCERO: CONDENAR al señor LUCAS GOMEZ CASTRO en calidad de capitán del Remolcador "CALIMA I"; a COLTUGS S.A.S en calidad de Armador/Propietario del Remolcador "CALIMA I" y al señor JUAN JACOBO BLANCO LLANOS en calidad de piloto práctico de la motonave "POTOSI", a pagar en favor de la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla S.A - SPRB identificada con NIT. 800.186.891- 6, la suma de TREINTA Y TRES MILLONES CIENTO CINCUENTA Y SEIS MIL OCHOCIENTOS OCHENTA Y DOS pesos colombianos (COP\$33.156.882) por los daños configurados y demostrados en el siniestro de la referencia.

CUARTO: CONDENAR en costas en primera instancia al señor LUCAS GOMEZ CASTRO en calidad de Capitán del Remolcador "CALIMA I", a COLTUGS S.A.S. como Armador/propietario del Remolcador "CALIMA I" y al señor JUAN JACOBO BLANCO LLANOS en calidad de piloto práctico de la motonave "POTOSI", fijando las agencias en derecho en cuatro por ciento (4%) de las pretensiones a favor de la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla S.A - SPRB – NIT. 800.186.891- 6.

ARTÍCULO 2º.- REVOCAR el artículo quinto de la sentencia de primera instancia de fecha 29 de abril de 2022 proferida por el Capitán de Puerto de Barranquilla, conforme a la parte motiva de la presente providencia.

ARTÍCULO 3º.- CONFIRMAR los artículos restantes de la sentencia de primera instancia de fecha 29 de abril de 2022 proferida por el Capitán de Puerto de Barranquilla, conforme a la parte motiva de la presente providencia.

ARTÍCULO 4º.- 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 5º.- Contra la presente providencia no procede recurso alguno.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,



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