

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 24 UCI 2019

Referencia: 15012011009

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo de Daños causados por nave a instalaciones portuarias – Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el Doctor WILLINGTON ALI PLATA VILLAMIZAR apoderado de la sociedad ECOPETROL S.A, y del Doctor HERNAN ROJAS PEÑA apoderado del Capitán, Tripulación y Armador de la motonave "SANTA CLARA B" en contra del fallo de primera instancia del 29 de septiembre de 2017, proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena dentro de la investigación por siniestro marítimo de daños causados a instalaciones portuarias cuando la motonave "SANTA CLARA B" se encontraba realizando maniobra de atraque en el Terminal Marítimo de Ecopetrol, ocurrido en el área de su jurisdicción, el día 17 de mayo de 2011, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta suscrita el 18 de mayo de 2011 por el señor JAVIER HERNANDO CORREA ORTIZ, coordinador de operaciones marítimas de Ecopetrol, el Capitán de Puerto de Cartagena tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de daños causados a instalaciones portuarias cuando la motonave "SANTA CLARA B" se encontraba realizando maniobra de atraque en el Terminal Marítimo de Ecopetrol, el día 17 de mayo de 2011.
2. Por lo anterior, el día 18 de mayo de 2018 el Capitán de Puerto de Cartagena decretó la apertura de la investigación, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos, y fijó fecha para la realización de la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. El día 29 de septiembre de 2017, el Capitán de Puerto de Cartagena profirió fallo de primera instancia, en el que resolvió lo siguiente:

"(...) Declarar responsable al Terminal marítimo de Ecopetrol denominado Néstor Pinedo de la ocurrencia del siniestro marítimo sucedido el 17 de mayo de 2011, cuando la nave LPG SANTA CLARA B se encontraba realizando maniobra de atraque, en dicho terminal causando daños al rack de la tubería asociada al sistema de transferencia de carga, de conformidad a lo expuesto en los considerandos de esta decisión" (cursiva fuera del texto)

4. El día 29 de enero de 2018, el Abogado WILLINGTON ALI PLATA VILLAMIZAR, en calidad de apoderado judicial de ECOPEPETROL S.A, interpuso recurso de reposición y en subsidio apelación contra la decisión de primera instancia.
5. El día 2 de febrero de 2018, el Abogado HERNAN ROJAS PEÑA, en calidad de apoderado Judicial de del Capitán, Tripulación y Armador de la motonave "SANTA CLARA B", interpuso recurso de reposición en contra de la decisión de primera instancia.
6. El día 28 de marzo de 2018, el Capitán de Puerto de Cartagena confirmó su decisión y modifico el artículo primero de la sentencia de fecha 29 de septiembre de 2017 en cuanto a la responsabilidad civil del Terminal marítimo de Ecopetrol, así mismo, concedió el recurso de apelación del Abogado WILLINGTON ALI PLATA VILLAMIZAR ante el Director General Marítimo, conforme lo dispuesto en el artículo 58 del Decreto Ley 2324 de 1984 y del recurso presentado por el señor HERNAN ROJAS PEÑA guardo silencio.
7. El día 24 de septiembre de 2018, el Director General Marítimo admitió los recursos presentados por los Abogados.

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 conocer de los recursos de apelación en las investigaciones por siniestros marítimos ocurridos dentro del territorio establecido 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 1605, del 4 de noviembre de 2004.

ARGUMENTOS DEL APELANTE

Del recurso de apelación alegado por el Abogado WILLINGTON ALI PLATA VILLAMIZAR, en calidad de apoderado judicial de ECOPEPETROL S.A, este Despacho se permite extraer los siguientes apartes:

1. "VIOLACIÓN AL DEBIDO PROCESO

La Capitanía dejó sin efectos el informe pericial del señor Arnold Arnedo, lo cual fue un acto violatorio al debido proceso, por lo tanto dicho peritaje debió considerarse procesalmente válido y el correcto proceder es que se tenga como prueba el peritaje del señor ARNOLD ARNEDO ROJAS y se resuelva la petición de un nuevo perito que resuelva las objeciones solicitadas por los apoderados de la contraparte el 14 de noviembre de 2013 (...)

LA ANTERIOR DECISIÓN, ES DECIR, LA ANULACIÓN DEL DICTAMEN PERICIAL DEL SEÑOR ARNOLD ARNEDO Y EL DEJAR COMO UNICA PRUEBA A PESAR DE LAS SOLICITUDES DE COPETROL CREO UN CLARO DESFAVORECIMIENTO PROCESAL QUE CONLLEVO A LA SENTENCIA QUE HOY NOS OCUPA, POR CUANTO EL DESPACHO TOMA COMO REFERENCIA UN ÚNICO DICTAMEN Y EQUIVOCADO DEL PERITO QUINTERO SANTAMARIA.

PASANDO POR ALTO NORMAS PROCESALES, EN DONDE EL DICTAMEN SE VALORA EN LA SENTENCIA, PERO AQUÍ LA CAPITANIA CREO UNA NUEVA FIGURA PROCESAL EN EL SENTIDO DE DECLARAR O DEJAR SIN EFECTOS UN PERITAJE DEBIDAMENTE RENDIDO (...) (Cursiva fuera del texto).

2. *¿Existió imprudencia y /o impericia en la maniobra de atraque ejecutada por la tripulación a bordo del Buque Santa Clara el día 17 de mayo de 2011?*

Por las pruebas recogidas en la presente investigación puede concluir que SI existió una clara imprudencia e impericia en la maniobra a cargo del señor Ricardo Izquierdo y del Capitán del Buque (...)

3 *Existieron maniobras o movimientos de embarcaciones a cargo de Ecopetrol que incidieron en la línea de atraque del buque santa clara el día 17 de mayo de 2011?*

La respuesta es un contundente NO, incluso el mismo perito admite que el remolcador no estaba en línea de atraque, "El buque entraba y el remolque salía por su estribor en marcha atrás (literal e)"; en ese sentido en su aproximación el Buque no tuvo ninguna interferencia propiciada por Ecopetrol.

Ahora bien, si fuese cierto que la barcaza les afectó, pero hubiesen llevado una velocidad prudente y segura, es claro que podían maniobrar y evitar los daños causados (...)

4. *¿Existieron daños en el Muelle de Ecopetrol imputables a la maniobra de atraque ejecutada por el señor Ricardo Izquierdo a bordo del Buque Santa Clara el día 17 de Mayo de 2011.*

Si existieron daños, todas las partes y testigos certifican de la colisión, el avalúo de los daños estimados por Ecopetrol ascienden a \$500.000.00; suma que no fue objetada por la contraparte, ni aportaron avalúo de parte que objetase la estimación presentada por Ecopetrol" (cursiva fuera del texto).

Por lo anterior, solicita que se revoque el fallo de primera instancia y que en su lugar se ordene el pago de \$500.000.000 como indemnización a favor de Ecopetrol.

Del recurso de apelación alegado por el Abogado HERNAN ROJAS PEÑA, en calidad de apoderado judicial de Capitán, Tripulación y Armador de la motonave "SANTA CLARA B", este Despacho se permite extraer los siguientes apartes:

"PRIMER CARGO: ERROR DEL FALLADOR AL CONFERIRLE A UNOS DOCUMENTOS EL CARÁCTER DE PRUEBA IDÓNEA PARA DETERMINAR EL AVALUO DEL DAÑO.

Señala el Despacho que determina el avalúo del daño presuntamente sufrido por ECOPETROL en el informe suscrito por dicha empresas, obrantes a folios a308 a 335, específicamente el folio 311 concluyendo que el valor es de USD \$310,180 (...)

Del examen a los documentos obrantes a folios 308 a 335, y en específico el 311, puede afirmarse que no ofrecen valor probatorio tal como podrá confirmar el Despacho, pues el documento foliado 311 aportado por la reclamante del proceso, dan cuenta de una valoración inicial, es decir no es definitiva y adicionalmente contiene presupuestos para efectuar obras nuevas. Claramente, este documento fue elaborado de manera preliminar por la parte reclamante. El Despacho erróneamente fundamenta su decisión en documentos que no contiene siquiera un somero análisis técnico de las estructuras afectadas con la colisión, la identificación plena de los daños o averías que padecieron, ni mucho menos su extensión.

De otra parte, el documento que obra a folio 311 tampoco puede dársele valor probatorio, pues carece de soporte técnico, que pudiera sustentar las cifras que allí se presentan, contradice el fallo la abundante jurisprudencia relacionada con la debida acreditación del daño y su monto (...)

SEGUNDO CARGO: DEL DAÑO- AUSENCIA DE PRUEBA QUE LO ACREDITE Y SU VALOR (...)

Debemos recordar que el Despacho ordenó al Perito Quintero Santamaria, determinar el estado de uso, deterior y mantenimiento a la fecha del incidente, los daños y avalúo de los mismos, que como acción y consecuencia del incidente de la MN "LPG SANTA CLARA B" se hayan podido causar en la instalación portuaria. Atendiendo a la fecha del siniestro (2011) y a su nombramiento 3 años después, el perito Quintero Santamaria se abstuvo dictaminar el avalúo de los daños y perjuicios. Por lo tanto a la fecha el expediente se encuentra huérfano de una prueba que permita dictaminar con imparcialidad el alcance de los daños y perjuicios que dice haber sufrido Ecopetrol S.A (...)" (cursiva fuera del texto).

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Conforme a lo anteriormente descrito, este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos sustanciales y procesales que dieron mérito al Capitán de Puerto de Cartagena para proferir decisión de primera instancia. Acto seguido, se realizará el estudio del caso en concreto, de acuerdo a las facultades dispuestas en la ley para el efecto.

En cuanto a los aspectos procesales y probatorios se refiere, este Despacho evidencia que cada una de las etapas de la investigación de primera instancia, adelantadas por el Capitán de Puerto de Cartagena, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 35 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 los recursos de apelación interpuestos, (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 el recurso de apelación interpuesto

En lo relativo a este aspecto, esto es, del escrito de apelación presentado por el Abogado WILLINGTON ALI PLATA VILLAMIZAR, en calidad de apoderado judicial de ECOPETROL S.A, este Despacho se permite referirse a cada uno de ellos.

En cuanto al primer argumento propuesto por el apelante el cual va dirigido a que la Capitanía de Puerto de Cartagena violó el debido proceso de su poderdante, toda vez que no tuvo en cuenta el informe pericial del señor Perito ARNOLD ARNEDO, es necesario para este Despacho entrar a estudiar el expediente y sus actuaciones, en la que se evidencia lo siguiente:

El Capitán de Puerto de Cartagena, mediante auto de fecha 8 de noviembre de 2011, nombró y posesionó como perito en la presente investigación al señor Capitán de Fragata ARNOLD ARNEDO, después de varios aplazamientos solicitados por el perito, el día 5 de junio de 2013, mediante audiencia realizó una exposición de las aclaraciones y complementaciones del dictamen rendido, no resolviendo la totalidad de las preguntas, la Capitanía de Puerto decide otorgarle un plazo, vencido el mismo no fue entregado el informe por parte del perito.

Así mismo, el señor ARNOLD ARNEDO desestima las órdenes del DESPACHO, señalada en audiencia del 8 de noviembre de 2011, donde indicó que el perito no podía incorporar en su dictamen información recaudada por parte del anterior perito (el cual la Capitanía removió del cargo por relación de consanguinidad con uno de los empleados de TECNIMAR), orden que el perito no acató, motivo por el cual el dictamen pericial formulado por el señor ARNEDO ROJAS se encontraba contaminado e incompleto.

Por otra parte, es importante mencionar que de acuerdo a lo establecido por la doctrina,¹ el dictamen pericial tiene una doble condición, por una parte: es un instrumento para que el juez pueda comprender aspectos tácticos del asunto que, al tener carácter técnico, científico o artístico, requieren ser interpretados a través del dictamen de un experto sobre la materia de que se trate. En segundo lugar, el experticio es un medio de prueba en sí mismo considerado, puesto que permite comprobar, a través de valoraciones técnicas o científicas, hechos materia de debate en un proceso.

Por consiguiente, el dictamen pericial por ser un medio que busca complementar los hechos ocurridos con el objeto de crear un convencimiento positivo o negativo

¹ Corte Constitucional- Sentencia C-124/11

en el Capitán de Puerto, no tiene un componente vinculante, sino que el Juez (para el caso el Capitán de Puerto) puede apartarse de él y darle valor a otros medios probatorios para adoptar la decisión.

Se observa que el señor Capitán de Puerto de Cartagena tuvo en cuenta todas las pruebas conforme a las reglas de la sana crítica para llegar a una verdad procesal en cuanto al caso que nos ocupa, como lo son documentos, fotografías, videos, declaraciones rendidas, y por último el dictamen pericial.

Es menester, traer a colación, que la valoración realizada por la Autoridad Marítima a cada una de las pruebas no puede ser objeto de cuestionamiento por parte de los sujetos vinculados a la investigación, pues así mismo, las partes tuvieron la oportunidad procesal para aportar o solicitar las pruebas que pretendieran hacer valer en el proceso en razón al ejercicio de su derecho de defensa y debido proceso. Por lo anterior, no le asiste la razón al recurrente.

Respecto del segundo y tercer argumento expuesto por el apelante, consistente a si existió imprudencia en la maniobra de atraque ejecutada por la tripulación de la nave "SANTA CLARA B" y en cuanto a la incidencia de otras embarcaciones a cargo de Ecopetrol, resulta necesario tener presente la existencia de otra maniobra realizada simultáneamente con el atraque de la nave "SANTA CLARA B" en el muelle de Ecopetrol.

En declaración rendida por el señor DANIEL BASTIDAS, en calidad de LOADING MASTER, manifestó que existiera en el área de maniobra alguna interferencia para la nave "SANTA CLARA B", sin embargo de acuerdo al material probatorio obrante en el expediente resulta evidente que el remolcador salió del muelle de Ecopetrol al momento de la maniobra de atraque de "SANTA CLARA B", es decir Ecopetrol autorizó dos maniobras paralelas en su muelle, que por motivos de seguridad las mismas se encuentran prohibidas en el terminal, razón por la que la Autoridad Marítima determina que el comportamiento del apelante, fue decisivo y determinante en la investigación que hoy nos ocupa.

Así mismo, quedo probado dentro de la investigación que la maniobra de atraque de la motonave "SANTA CLARA B" quedo limitada, incidiendo en su curso debido a la presencia del remolcador, no obstante, la tripulación a bordo de la mencionada motonave, advirtió de su presencia, ejecutando varias pitadas.

En relación con el cuarto argumento expuesto, en cuanto a la existencia de los daños en el presente siniestro, evidentemente la ocurrencia del siniestro marítimo generó unos daños que se encuentran establecidos a lo largo de la investigación, no obstante no existe fundamento técnico que avale dichos daños, en el expediente simplemente se evidencia un informe preliminar (folios 308 a 335) aportado por la empresa Ecopetrol.

El apelante solicita en el recurso que se ordené el pago de quinientos millones de pesos (\$500.000.00) como indemnización a favor de Ecopetrol, tal como se manifestó con anterioridad, no hay prueba alguna que demuestre que con la ocurrencia del siniestro marítimo haya lugar a la indemnización que solicitan, la empresa no probó durante la investigación el daño ocasionado, solamente aportó copia simple de un informe preliminar con un avalúo de los costos de las estructuras

282

afectadas (folio 311). De igual forma, el Perito HERNADO QUINTERO SANTA MARÍA en su informe de fecha 3 de octubre de 2014 señala lo siguiente:

"Importante citar que el incidente no tuvo como consecuencias afectaciones al medio ambiente, así como tampoco se presentaron daños físicos a personas. Así mismo, el suscrito en la fecha actual no tiene como calcular o precisar los costos de los daños al terminar y al buque.

b. A ECOPETROL

De acuerdo con el informe del coordinador de operaciones marinas de Ecopetrol consignado en folio 21. Los valores reales los desconoce el suscrito y es imposible calcularlos 3 años después del incidente; en el expediente están los valores que adjunto Ecopetrol quien es parte en el proceso" (cursiva fuera del texto).

La Corte Suprema de Justicia en sentencia del 18 de diciembre de 2008, Exp No.88001-3103-002-2005-00031-01, estipula al daño como un elemento estructural de la responsabilidad civil:

" De suyo, que si el daño es uno de los elementos estructurales de la responsabilidad civil, tanto contractual como extracontractual, su plena demostración recae en quien demanda, salvo las excepciones legal o convencionalmente establecida, lo que traduce que, por regla general, el actor en asuntos de tal linaje, está obligado a acreditarlo, cualquiera sea su modalidad, de donde, en el supuesto señalado, era -y es- imperioso probar que el establecimiento producía utilidades, o estaba diseñado para producirlas en un determinado lapso de tiempo, sin que este último caso, puedas confundirse con el daño meramente eventual o hipotético, que desde ningún punto de vista es admisible" (cursiva y subraya fuera del texto)

En lo relativo a este aspecto, esto es, del escrito de apelación presentado por el Abogado HERNAN ROJAS PEÑA, en calidad de apoderado judicial de Capitán, Tripulación y Armador de la motonave "SANTA CLARA B", este Despacho se permite referirse a cada uno de ellos:

Respecto del primer y segundo argumento del apelante, concerniente al error por parte de la Capitanía de Puerto de Cartagena al conferirle a unos documentos el carácter de prueba idónea para determinar el avalúo del daño, así como la ausencia de prueba, tal como se manifestó anteriormente en los argumentos expuestos por esta instancia al apoderado de Ecopetrol, no existe prueba idónea que permita establecer la cuantía de los daños sufridos en las instalaciones del Terminal Marítimo.

En este orden de ideas, es preciso manifestar que la empresa ECOPETROL S.A no probó durante la investigación los daños causados con ocasión al siniestro marítimo del 17 de mayo de 2011 en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Cartagena.

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 marino², por el otro, son —sin expresar duda alguna— elementos de relevancia culminantes para el integral funcionamiento de la navegación.

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 con la protesta suscrita por el señor JAVIER HERNANDO CORREA ORTIZ, coordinador de operaciones marítimas de Ecopetrol se evidencia que la motonave "SANTA CLARA B" el 17 de mayo de 2011, se encontraba realizando maniobra de atraque en el Terminal Marítimo de Ecopetrol causando daños al rack de la tubería asociada al sistema de transferencia de carga, configurándose el siniestro marítimo de daños por naves a instalaciones portuarias, en virtud del literal g) del artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984.

² 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: "Declarar 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 (...)".

183

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

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

De tal manera, que basta la realización del riesgo para que el daño resulte imputable a ella³.

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 consecuencias⁴

IV. Del análisis técnico

De acuerdo con el dictamen técnico rendido por el Perito CN (RA) HERNANDO QUINTERO SANTAMARÍA, el cual obra a folios 607- 640 del expediente, se tiene lo siguiente:

"(...) PRONUNCIAMIENTO DEL PERITO:

- a) *Es claro que el incidente presentado en el terminal de ECOPETROL el día 17 de mayo de 2011 no se evidenció intención alguna de causar daño al rack de tubería por parte del capitán y/o piloto práctico a bordo del SANTA CLARA B.*

³ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 11001-3103-038-2001-01054-01 del 24 de agosto de 2009, M.P. William Namen Vargas

⁴ Código Civil Anotado, editorial LEYER – Decimoprimera edición, página 50-51.

- b) *Es claro que el buque antes de su atraque por más esfuerzo en la maniobra que se efectuó, consistente en dar marcha atrás con maquina propia y los dos remolcadores que lo asistían, alcanza a llegar hasta el rack de tubería que se encontraba por su proa, llegando a producir los daños que se relacionaron en el numeral 9.*
- c) *Es importante citar que la relación entre el Capitán del SANTA CLARA B, PERSONAL EN EL PUENTE Y EL Piloto Práctico fue clara y armoniosa. De otra parte, los remolcadores HERCULES I y SERVIPORT I ACTUARON y acataron oportunamente las órdenes del piloto práctico.*
- d) *Es evidente que el buque tanque SANTA CLARA B en sui intento de atracar en el terminal para graseros de provincia en Ecopetrol el día del incidente, su maniobra fue afectad por la presencia de una variable inesperada que estaba fuera de la consideración del maniobrista, como fue la presencia de un tren de remolque en dirección al área de maniobra que el buque tanque emplearía, obligándolo seguramente a caer un poco más a su costado de babor para que ambos tuvieran agua en caso necesario.*
- e) *Indudablemente la presencia del tren de remolque en escena, obliga al piloto práctico/ capitán a modificar las decisiones tomadas inicialmente. El buque efectuó una pitada larga para alertar al remolcador que saldría por el área de maniobra en que se encontraba el buque, el buque entraba y el remolque salía por su estribor en marcha atrás, con una barcaza tomada de su proa, con restricciones de maniobra por su condición de navegabilidad; es decir, dando marcha atrás, con una barcaza tomada, para posteriormente en algún momento virar 180° y proceder a la bahía de Cartagena con su destino.*
- f) *Las condiciones meteorológicas para el día del incidente eran de vientos moderados que venían del occidente y buena visibilidad, parámetros conocidos y6 controlados por el piloto práctico. El viento ha podido rolar un poco al sur como lo mostro el humo de la chimenea de uno de los remolcadores cuando hacia su aproximación final.*
- g) *A pesar que el piloto práctico y tripulación expresan que el viento se incrementó de forma repentina rolando a popa, el suscrito no encuentra como sustentar esas afirmaciones, teniendo en cuenta que datos escritos que refieran a la intensidad y dirección del viento están ausentes en el expediente. Por el contrario, el video es claro en ese aspecto, donde no se evidencia incremento del viento en ningún momento.*
- h) *El buque llegó hasta el rack de tubería porque su maniobra se afectó por la presencia del tren de remolque y de alguna forma la decisión de quitar viada al buque ha podido ser tardía. De acuerdo con el video, cuando se recupera la viada atrás con ayuda de los remolcadores y la maquina propia, el buque ya había alcanzado el rack. No hay record de órdenes a máquina y de gobierno que permita hacer un análisis juicioso de velocidad y desaceleración de la nave.*

- i) *Durante la investigación no se pudo justificar la presencia del tren de remolque en el área pero éste sí se aprecia en las fotos y el video que aportó Ecopetrol al expediente. El segundo es contundente en el sentido que allí se aprecia como avanzaba el tren de remolque en marcha atrás y posteriormente como regresa por donde había salido, claro es que no se conoce dentro de la investigación el nombre del remolcador y quien lo autorizo zarpar.*
- j) *Al maniobrista, sea piloto o capitán le es imposible imaginar que durante su aproximación al terminal marítimo se presente un tren de remolque en tránsito hacia la misma área de maniobra que el buque está ocupado.*
- k) *La presencia y maniobra del tren de remolque sucede en el área de maniobra de ECOPETROL, donde sus jefes de operaciones marinas y fluviales tiene claro que dos maniobras no se pueden llevar a cabo al mismo tiempo (....) (cursiva fuera del texto)*

V. Del estudio probatorio del caso en concreto

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

Inicialmente, respecto a la ocurrencia del siniestro marítimo, el señor MARIN DERBE CAMASCA ADVINCULA, en condición de Capitán de la Nave, en versión rendida en audiencia pública el día 19 de mayo de 2019 (folios 10-11-12), afirmó lo siguiente:

"(...) Teníamos programado la maniobra de atraque en el muelle de Ecopetrol programado para las 14:00 horas, hora que abordó el práctico, siendo aproximadamente las 14:06 subimos el ancla arriba por orden del práctico; siendo las 14:22 se hicieron firme los remolcadores el Hércules y no recuerdo el nombre del segundo remolcador; nos dirigimos rumbo al terminal para proceder a amarrar, durante el trayecto de aproximación al muelle, la maniobra se venía realizando con normalidad, durante el proceso de aproximación el Capitán Practico me ordena tocar el tífón haciendo una pitada larga, por observar que se encontraba saliendo una barcaza a popa del muelle donde la nave iba a atracar. Seguimos la aproximación con una velocidad moderada, siguiendo las órdenes del práctico de un momento a otro la dirección del viento vario aproximándonos de una manera inesperadas hacia el muelle; siendo las 14:30 el capitán ordena toda marcha atrás porque la nave se encontraba muy cerca de las tuberías que se encontraban a proa de la nave. En ese mismo instante ordeno también a los remolcadores halar con fuerza para evitar el impacto. La máquina vino respondiendo con normalidad acatando las órdenes del práctico y dando marcha atrás completamente, la nave respondió de acuerdo a lo esperado, se prosiguieron a pasar los cabos y siendo las 15:06 aproximadamente la nave queda amarrada al terminal (cursiva y subraya fuera del texto).

Así mismo manifestó:

"(...) Cuando el Capitán subió a bordo si se presentó, informó que íbamos a tomar remolcadores para la maniobra de atraque, que atracaríamos en el puerto de Ecopetrol, se le informo que la maquina era Pich Propeller y se coordinó la maniobra de amarre, de aproximación y que cabos se tendrían que pasar primero (...)".

"(...) Durante la trayectoria de la nave al muelle pude observar y también oír que en ningún momento el terminal informo al señor Capitán Práctico sobre el movimiento de la barcaza fluvial (...)". (Cursiva y subraya fuera del texto).

Al solicitarle se pronunciara respecto de las condiciones meteorológicas del día 17 de mayo de 2011, el referido Capitán aseveró que:

"(...) Se observó viento fuerte y de un momento a otro cambio de dirección" (cursiva fuera del texto).

Al solicitarle se pronunciara respecto de las posibles causas que originaron el siniestro marítimo, el referido Capitán aseveró que:

"(...) En base a mi experiencia puedo aducir dos factores: la barcaza y el cambio repentino del viento, al momento que la barcaza está saliendo del terminal pudo hacer variar su ángulo de ingreso al señor Práctico" (cursiva, negrilla y subraya fuera del texto).

Respecto a la ocurrencia del siniestro marítimo, el Piloto Práctico, el señor RICARDO IZQUIERDO GONZALEZ, en versión rendida en audiencia pública el día 19 de mayo de 2011 (folios 15 al 18), afirmó lo siguiente:

"(...) Fui nombrado como Piloto Práctico para la maniobra de atraque del BT SANTA CLARA B, por la compañía Tecnimar y estuve a bordo a las 14:00 horas del día 17 de mayo, el barco se encontraba fondeado en la zona de fondeo de mamonal, procedí entonces a abordar el barco y a hacer la maniobra, en la cual el Capitán me presentó el pilot card que es un fenómeno internacional que resume las características del buque, una vez que revise el documento no tuve que hacer ninguna pregunta adicional del barco excepto que le pregunte al capitán sobre cuál era el comportamiento de la proa cuando dábamos marcha atrás una vez que el me comenta que su hélice es de paso variable o pich Propeller. Le instruí de cómo íbamos a utilizar los dos remolcadores Hércules y Serviport I y el me comento que su bow Thruster no estaba operativo, le indique que los remolcadores utilizarían sus propios cabos. Le indique que el Hércules lo pondríamos a proa – babor y el Serviport I lo pondríamos a popa-babor, verifique con el que el costado de atraque del buque sería a estribor para que preparara lo pertinente. El Capitán procedió a hacer la prueba de maquina la cual fui testigo y una vez que termino me informo maquina lista, le indique que comenzáramos a subir el ancla, los remolcadores en ese momento estaban llegando a la zona

185

donde estaba el buque tanque y le di las ordenes a los remolcadores de cuáles serían sus posiciones" (cursiva fuera del texto).

En párrafos posteriores de la declaración, el referido Piloto Práctico aseveró que:

"(...) Le pregunto a la estación de tráfico las condiciones de tráfico del área, la estación de San José me reporta que no tiene reportes de maniobras en el aérea, el Capitán me va informando gradualmente en la medida que va subiendo la cadena de acuerdo al número de grilletes que van llegando a bordo, hasta que me reporta que el anca está totalmente fuera del agua, le ordeno a los remolcadores proceder a amarrarse en sus posiciones y como el barco tiene hélice de paso que el barco no me avance dado que en la zona hay muchos barcos fondeados mientras que los remolcadores se amarran. Le pido al remolcador HERCULES que está en la proa babor que me empuje para empezar a virar proa del buque hacia el muelle, hacia el costado de estribor, como se lo informe al capitán que lo íbamos a hacer"

(...) En algún momento de la aproximación de una forma intempestiva se presenta un incremento en la intensidad del viento y sale de forma inesperada por el sur del muelle de provincia, un remolcador empujando barcaza fluvial que sale del muelle fluvial de Ecopetrol. La ubicación de ese remolcador y la barcaza saliendo me afectó la orientación de la proa del buque, le pedí al Capitán que hiciera una putada larga para llamar la atención del remolcador, lo que es un procedimiento marítimo normal, sin embargo me tocó cambiar el rumbo del barco más hacia el norte considerando que el COG (rumbo sobre el fondo marino) del buque me estaba indicando que tenía cada vez más mayor abatimiento hacia estribor y tenía que evitar acercarme al tren de remolque" (cursiva, negrilla y subraya fuera del texto).

Al solicitarle se pronunciara respecto de si la Estación de Tráfico Marítimo le reportó el zarpe del tren de remolque fluvial, el referido Piloto Práctico mencionó:

"(...) No, no recibí reporte de esa operación" (cursiva fuera del texto).

De la versión rendida por el gerente de Tecnimar, el Sr. ROBERTO CAVELIER OTOYA (folio 94), se puede extraer lo siguiente:

"(...) El 27 de noviembre un domingo me llamo el capitán JORGE NAVAS que venía entrando el buque CIELO DI TOKYO de la agencia SEAPORT, en ese momento el capitán me dice que el terminal muelles el bosque había autorizado para que el buque atracara de lado de babor en el muelle No 3, para esa maniobra tendría que entrar por el canal norte a lo cual el piloto NAVAS me dijo que no podía hacer esa maniobra así que por la eslora del buque, en ese momento me comunique con el agente que es el señor GUSTAVO BERDUGO y me comunique vía telefónica con operaciones muelles el bosque que ese día estaba el señor JESUS DE ARCO, no sé qué pasaba ese día con los teléfonos pero las llamadas se caían cada 30 segundos, en esa llamadera de un lado a otro hable con JESUS se cortó no alcanzamos a

concretar nada con él, hable con GUSTAVO BERDUGO el llamo al terminal y le dijeron que el canal tenía 12 metros de profundidad que un día antes había entrado un buque que tenía 11.50 EL TEMIS, y el terminal le dijo que el canal tenía 12 metros. "(Cursiva fuera del texto).

Respecto a la declaración rendida por el Capitán del Remolcador "HERCULES", el señor EDINSON ANTONIO BATISTA MARTINEZ (folios 90-91), se señala lo siguiente:

"(...)El inicio de la maniobra fue a las 14:17 cuando iniciamos aproximación y el aseguramiento del remolcador a la proa de babor del SANTA CLARA B, luego oímos una pitada larga por parte del SANTA CLARA, seguimos con la maniobra, en la aproximación al muelle se sintió de repente un fuerte viento, cabe anotar que se siguieron todas las órdenes dadas por el Piloto, ya estando más cerca por orden del Piloto se pusieron ambas maquinas atrás a full, porque el buque tenía un poco de viada avante, y esto fue notado por el Loading Master de turno, en su aproximación la motonave toco uno de los rieles que soportan la tubería y enseguida se retiró hacia atrás, quedando en su sitio de atraque, finalizando la maniobra sin que el incidente pasara a mayores"

"(...) Escuchamos en el canal 69, lo que el Piloto le comunicó al señor Loading Master sobre una barcaza la cual estuvo fuera de nuestro campo visual, había una barcaza realizando maniobras en el área, claro está que la barcaza siempre estuvo apoyada por un remolcador, porque las barcazas no tiene maquinas, ósea nosotros no lo vimos (cursiva y subraya fuera del texto).

En relación a la declaración rendida por el Capitán del Remolcador "SERVIPORT I", el señor JOSE DOMINGO SALAZAR (folios 92-93), se señala lo siguiente:

"(...) Estábamos mas o menos a unos 6 o 7 metros del muelle, ahí sentí una fuerte brisa, yo estoy en la popa del buque pero más o menos calculo esa distancia donde siento la brisa" (cursiva fuera del texto).

Respecto a la ocurrencia del siniestro marítimo, el señor DANIEL BASTIDAS HERNANDEZ, en condición de Loading Master en versión rendida en audiencia pública el día 8 de noviembre de 2011 (folios 151 al 154), afirmó lo siguiente:

"(...) Yo estoy ubicado en la pasarela principal del terminal de ingeniera, veo venir el buque con una velocidad mayor de lo normal y cuando faltan unos 15 metros para impactar el rack de tuberías contacto al piloto RICARDO IZQUIERDO y le digo que va muy rápido no recibo respuesta, doy el llamado a buque y a remolcadores de maniobra paras que den con todo atrás, no recibo respuesta de ninguno pero los remolcadores visualmente puedo notar que los remolcadores proceden a atrás para detener la marcha del buque. El buque no lo pueden contener e impacta el rack de tubería. Posteriormente cuando ya el buque reacciona atrás el buque retoma su maniobra y atraca en el

1006

terminal de GLP, una vez el buque está asegurado al terminal reportó al coordinador de operaciones vía radial" (cursiva fuera del texto).

En párrafos posteriores de la declaración, el referido Loading Master aseveró que:

"(...) Lógico que si se coordina pero quiero aclarar algo el área de maniobra de los terminales marítimos para efectos de atraque o zarpe es exclusivo si hay una maniobra allí sobre esa área, no se permite que haya obstáculos o algo que pueda inferir en la maniobra, hay algo sobre el que quiero llamar la atención y es que el tránsito del buque desde su zarpe en fondeo hasta esta área exclusiva de atraque en el terminal marítimo GLP ese tránsito el capitán del buque debe hacerlo siguiendo las reglas de camino y lo establecido en el COLREG"

"(...) No escuche ninguna pitada"

"(...) No, toda el área estaba despejada" (cursiva y subraya fuera del texto).

Respecto a si es permitido simultáneamente ejecutar maniobras en los muelles de Ecopetrol, el Jefe de Operaciones y de Mantenimiento Fluvial- Terminal de Ecopetrol, el señor FELIPE GARCES, en versión rendida en audiencia pública el día 17 de mayo de 2012 (folios 378 al 380), afirmó lo siguiente:

"(...) No es permito" (cursiva fuera del texto).

En el caso en concreto, basta analizar los elementos materiales probatorios que dan cuenta del momento justo de la ocurrencia del siniestro marítimo, para concluir –de manera clara e inequívoca– que el hecho generador del siniestro objeto del asunto sub examine, fue la ausencia de coordinación por parte de los empleados del Terminal de Ecopetrol, pues se autorizó la maniobra de atraque de la motonave "SANTA CLARA B", con presencia de otra motonave (barcaza con tren de remolque) en la misma zona de atraque.

Lo expuesto con antelación se encuentra técnicamente probado al interior de la presente investigación, especialmente en lo contenido en la aclaración del informe presentado por el Perito CN (RA) HERNANDO QUINTERO SANTAMARÍA (folio 639), en el que sobre este punto el Despacho encuentra asidero.

Para tales efectos, el dictamen pericial aduce lo siguiente:

"(...) I. La presencia y maniobra del tren de remolque sucede en el área de maniobra de ECOPETROL, donde sus jefes de operaciones marinas y fluviales tienen claro que dos maniobras no se pueden llevar a cabo al mismo tiempo" (cursiva y subraya fuera del texto).

Teniendo como fundamento lo esbozado y analizados en los elementos materiales probatorios que obran en el expediente, la ocurrencia del siniestro marítimo de daños causados a las instalaciones portuarias cuando la motonave "SANTA CLARA B" se encontraba realizando maniobra de atraque, tuvo mucho que ver el proceder y la falta de coordinación en la maniobra por parte de los empleados del Terminal de

Ecopetrol, colocando en riesgo la seguridad de la nave, sus tripulantes, la carga y el muelle.

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

- Respecto a declaratoria de responsabilidad del Capitán y Piloto Práctico de la motonave "SANTA CLARA B".

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

- La motonave "SANTA CLARA B", de acuerdo al material probatorio, se encontraba en las condiciones idóneas para efectuar una navegación segura.
- El Capitán de la motonave "SANTA CLARA B", estuvo presente en la planeación y ejecución de la maniobra de atraque, cumpliendo a cabalidad sus funciones como jefe de gobierno y dirección de la nave.
- El Piloto Práctico efectuó la maniobra aplicando todos sus conocimientos con el fin de que la maniobra se llevara a cabo de manera exitosa.
- La causa central del siniestro marítimo encontró su razón en la ausencia de coordinación por parte de los empleados del Terminal Marítimo y Fluvial de Ecopetrol, situación que fue determinante para la ocurrencia del siniestro marítimo.

En este orden de ideas, es claro para este Despacho que se configuró el elemento (el hecho de un tercero) para la exoneración de responsabilidad civil extracontractual del Capitán de la motonave "SANTA CLARA B", y del Piloto Práctico.

- Respecto a declaratoria de responsabilidad de la Terminal Marítimo de Ecopetrol S.A.

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

- Se presentó una situación imprevisible que tomó por sorpresa al Capitán y Piloto Práctico de la motonave "SANTA CLARA B", viéndose la maniobra de atraque permeada por un hecho de un tercero ajeno al control de la nave, causando variación en el curso de su aproximación al terminal.
- Se encuentra probado que al momento del arribo y consecuente maniobra de atraque de la motonave "SANTA CLARA B", por el sur del muelle provincia, muelle que corresponde al mismo terminal marítimo, zarpaba un tren de remolque el cual afectó la maniobra de la nave antes mencionada, al comprometer con su paso la zona de maniobra de atraque.
- En el presente caso, Ecopetrol S.A, en su condición de Terminal Marítimo, sufre los resultados jurídicos que se derivan del ejercicio de su actividad, toda vez que no logró demostrar que los daños al rack de las tuberías sucedieron 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.

182

Sobre la teoría del Riesgo Creado, el Consejo de Estado mediante Sentencia del 23 de mayo de 2012, estableció que:

"La doctrina del riesgo creado puede ser sintetizada de esta manera: quien se sirve de cosas que por su naturaleza o modo de empleo generan riesgos potenciales a terceros, debe responder por los daños que ellas originan. La teoría que analizamos pone especial atención en el hecho de que alguien "cree un riesgo", "lo conozca o lo domine"; quien realiza esta actividad debe cargar con los resultados dañinos que ella genere a terceros, sin prestar atención a la existencia o no de una culpa del responsable". (Consejo de Estado, Sentencia del 23 de mayo de 2012, Exp. 1700123310001999090901. MP. Enrique Gil Botero) (Negrilla y subrayado fuera del texto original)

En la misma órbita, el tratadista Ramón Daniel Pizarro en su obra Responsabilidad Civil por el Riesgo o Vicio de las Cosas, expone lo siguiente:

"Quien introduce en el medio social un factor generador de riesgo potencial para terceros, se beneficie o no con él, debe soportar los detrimentos que el evento ocasione. Esto es una consecuencia justa y razonable del daño causado, que provoca un desequilibrio en el ordenamiento social y pone en juego el mecanismo de reparación. Así como en otro tiempo se sostuvo que el hombre debía responder solamente por sus actos culposos, hoy es razonable pensar que también deba reparar los daños que son fruto de una actividad riesgosa, sea la misma normal o anormal, le reporte o no un beneficio de cualquier índole". (Pizarro, 1983. Pp. 38-43)

Debido a que una vez es autorizada la maniobra de atraque al muelle, la aludida decisión comporta una responsabilidad directa por parte del Terminal Marítimo, llegado al caso, si se omite cualquier circunstancia que deba ser relevante y debido a ella se produce un daño, esto le acarrea la obligación de asumir las consecuencias del mismo, siempre que se demuestre la existencia de un factor de conexidad.

Por otra parte, En lo que concierne a la responsabilidad extracontractual y sus elementos, la Corte Suprema de Justicia, Sala Civil. Exp. 5012, sentencia de octubre 25 de 1999, reiterada en la sentencia C-1008/10 de la Corte Constitucional, menciona lo siguiente;

"Como desde antaño lo viene predicando la Corporación con apoyo en el tenor del artículo 2341 del Código Civil, para que resulte comprometida la responsabilidad de una persona natural o jurídica, a título extracontractual, se precisa de la concurrencia de tres elementos que la doctrina más tradicional identifica como "culpa, daño y relación de causalidad entre aquélla y este". Condiciones estas que además de considerar el cuadro axiológico de la pretensión en comentario, definen el esquema de la carga probatoria del demandante, pues es a este a quien le corresponde demostrar el menoscabo patrimonial o moral (daño) y que este se originó en la conducta culpable de quien demanda, porque al fin y al cabo la

responsabilidad se engasta en una relación jurídica entre dos sujetos: el autor del daño y quien lo padeció" (cursiva fuera del texto)

Es evidente, que el Terminal Marítimo, no coordinó efectivamente la maniobra de atraque de la motonave "SANTA CLARA B", la cual tuvo como consecuencia el siniestro ocurrido el día 17 de mayo de 2011.

En este orden de ideas, es claro para este Despacho que no se configuró ninguno de los elementos establecidos para la exoneración de responsabilidad civil extracontractual, razón por la cual este fallador declarará la responsabilidad por la ocurrencia del siniestro marítimo de daños al Terminal Marítimo de Ecopetrol S.A.

VII. Del avalúo de los daños

En cuanto a este acápite, es menester anotar que el fallador de primera instancia avaluó el costo de los daños causados al Terminal Marítimo de Ecopetrol en un valor equivalente a trescientos diez mil ciento ochenta dólares (USD 310.180), de acuerdo al informe suministrado por la empresa Ecopetrol S.A (folio 311). Situación tal que, en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, debe contemplarse en la decisión.

Al respecto este Despacho constata que el suministro de dicho informe por parte de la empresa Ecopetrol S.A, no es prueba idónea y suficiente para calcular los posibles daños generados en el presente siniestro marítimo.

En este orden de ideas, se procederá a confirmar el artículo tercero del auto de fecha 28 de marzo de 2018 mediante el cual la Capitanía de Puerto de Cartagena resolvió los recursos de reposición presentados.

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

Este Despacho encuentra que el Capitán de Puerto de Cartagena 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. Empero, al haber transcurrido más de tres (3) años contados a partir de la ocurrencia del hecho, a fin de establecer la sanción correspondiente en virtud del artículo 52 de la Ley 1437 de 2011, la facultad legal para imponer sanción alguna caducó a la fecha del fallo de primera instancia, por lo que se respaldará en tal sentido la decisión del fallador de primera instancia.

IX. De las conclusiones

En definitiva, se puede considerar que en el presente siniestro marítimo de daños por nave a instalación portuaria intervino de manera determinante la conducta de un tercero esto es el Loading Master del Terminal Marítimo de Ecopetrol S.A, toda vez que el hecho se produjo por la falta de coordinación en la maniobra de atraque de la motonave "SANTA CLARA B".

Por otro lado, se evidencia que la Capitanía de Puerto de Cartagena en el artículo primero de la sentencia 120 CP5-ASJUR de fecha 29 de septiembre de 2017, declaró

responsable del siniestro al Terminal Marítimo de Ecopetrol, razón por la cual mediante auto que resuelve el recurso de reposición de fecha 28 de marzo de 2019 la Capitanía de puerto de Cartagena modificó el artículo primero de la sentencia antes mencionada, al encontrarse de acuerdo, este Despacho lo hará constar en la parte resolutive de la presente decisión.

En consecuencia de lo anteriormente expuesto, considera el Despacho que en los hechos acaecidos el día 17 de mayo de 2011, se encuentra probatoriamente fundamentada la responsabilidad civil de la Sociedad Ecopetrol S.A, en condición de Terminal Marítimo, en el Siniestro Marítimo de daños causados a instalación portuaria cuando la motonave "SANTA CLARA B" se encontraba realizando maniobra de atraque en el Terminal Marítimo, razón por la cual el Despacho acoge lo dispuesto por el A quo, modificando el artículo primero y confirmando el restante de los artículos de la sentencia No 120 CP5-ASJUR de fecha 29 de septiembre de 2017 proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR el artículo primero de la decisión proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena el día 29 de septiembre de 2017, el cual fue modificado mediante el artículo segundo del auto de fecha 28 de marzo de 2019, con fundamento en lo expuesto en la parte considerativa del presente proveído, el cual quedará así:

"ARTICULO PRIMERO: DECLARAR civilmente responsable al Terminal Marítimo de Ecopetrol de la ocurrencia del siniestro marítimo sucedido el 17 de mayo de 2011, cuando la nave "SANTA CLARA B" se encontraba realizando maniobra de atraque en dicho terminal, causando daños al rack de la tubería asociada al sistema de transferencia de carga, de conformidad con la parte motiva de la presente decisión".

ARTÍCULO 2º.-CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión de primera instancia del 29 de septiembre de 2017 por el Capitán de Puerto Cartagena, con fundamento en la parte considerativa de éste proveído.

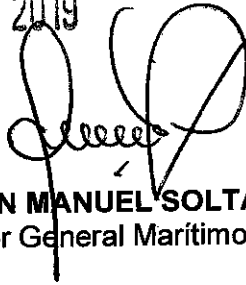
ARTICULO 3º.-CONFIRMAR el artículo tercero del auto de fecha 28 de marzo de 2018 proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena, mediante el cual se resolvieron los recursos de reposición presentados, con fundamento en la parte considerativa de éste proveído.

ARTÍCULO 4º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Cartagena, el contenido de la presente decisión al señor WILLINGTON ALI PLATA VILLAMIZAR, en calidad de apoderado judicial de la Sociedad Ecopetrol S.A, al señor HERNAN ROJAS PEÑA, en calidad de apoderado judicial del Armador, Capitán y Tripulación de la motonave "SANTA CLARA B"; y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.




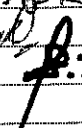
ARTÍCULO 5°.-DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Cartagena, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 6°.- REQUERIR al Capitán de Puerto de Cartagena, 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, 24 OCT 2019



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

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