

1549

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 16 FEB 2018

Referencia: 11012010006
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por la Abogada NUBIA DEL SOCORRO VALLEJO DE AGUDELO, apoderada del Piloto Práctico CARLOS ENRIQUE AGUDELO ORTÍZ y por la Abogada GLORIA INÉS HURTADO LANGER, apoderada de la SOCIEDAD PORTUARIA GRUPO PORTUARIO S.A., contra la decisión de primera instancia del 24 de enero de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias, entre la motonave “KRIOS” de bandera Malta y el muelle No. 13 del Grupo Portuario S.A., ocurrido el 19 de junio de 2010, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante informe suscrito el 19 de junio de 2010 por el señor RAFAEL ANTONIO CASTRO CHAVES en condición de Estado Rector del Puerto, el Capitán de Puerto de Buenaventura tuvo conocimiento del presunto siniestro de colisión entre la motonave “KRIOS” y el Muelle No. 13 de la Sociedad Portuaria de Buenaventura.
2. Por lo anterior el 21 de junio de 2010, el Capitán de Puerto de Buenaventura emitió auto de apertura de la investigación por siniestro marítimo de colisión, 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. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió decisión de primera instancia el 24 de enero de 2014, a través de la cual declaró responsables del siniestro marítimo de colisión al señor ANATOLIY RUDAKOV, en calidad de Capitán de la motonave “KRIOS” y al señor CARLOS ENRIQUE AGUDELO ORTÍZ, en calidad de Piloto Práctico de la citada nave.

Asimismo, declaró responsable por violación a normas de marina mercante al señor ANATOLIY RUDAKOV, Capitán de la motonave “KRIOS” y al señor CARLOS ENRIQUE AGUDELO ORTÍZ, Piloto Práctico a bordo de la misma.

4. Igualmente, el Despacho fijó el avalúo de los daños ocasionados a la motonave "KRIOS" en la suma de NOVENTA MIL DOLARES (USD 90.000) y los daños ocasionados al Muelle No. 13 del Grupo Portuario S.A. en la suma de QUINIENTOS CAURENTA Y NUEVE MILLONES OCHOCIENTOS SEIS MIL TRECIENTOS SETENTA Y SEIS PESOS m/cte. (\$ 549.806.376.00).
5. El 4 de febrero de 2014, la Abogada NUBIA DEL SOCORRO VALLEJO DE AGUDELO, apoderada del señor CARLOS ENRIQUE AGUDELO ORTÍZ, Piloto Práctico, y el 14 de febrero de la misma anualidad, la Abogada GLORIA HURTADO LANGER, apoderada del Grupo Portuario S.A., interpusieron recurso de reposición en subsidio de apelación contra el fallo de primera instancia del 24 de enero de 2014, proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura.
6. El día 5 de mayo de 2015, el Capitán de Puerto de Buenaventura resolvió los recursos de reposición presentados por los apoderados, confirmando en su totalidad el fallo de primera instancia y concedió el recurso de apelación ante el Director General Marítimo, conforme a lo dispuesto en el artículo 58 del Decreto Ley 2324 de 1984.

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 52 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2º, artículo 2º, del Decreto 5057 de 2009, esta Dirección General es competente para resolver los recursos de apelación por siniestros marítimos ocurridos dentro de la jurisdicción establecida en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

Dicha competencia tiene el carácter de jurisdiccional, en aplicación del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 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.

ANÁLISIS TÉCNICO

De acuerdo con el Informe suscrito por el señor RAFAEL ANTONIO CASTRO CHAVES, Estado Rector del Puerto de Buenaventura, respecto de los hechos ocurridos, se extrae lo siguiente:

" De la manera más atenta me permito informarle que el día 19 de junio de 2010 siendo las 09:04 horas, la M/N 'KRIOS' colisionó el muelle de la instalación portuaria Grupo Portuario (muelle 13) durante la maniobra de atraque. La maniobra de atraque la estaba asesorando el Piloto Práctico Carlos Enrique Agudelo Ortiz de la Compañía SPLIBUN LTDA con el apoyo de los Remolcadores ODIN y CHONTA.

La M/N 'KRIOS' colisionó de frente contra el muelle a la altura de la marca de los 175 metros ocasionando que la placa estructural del nuevo muelle se desplazara 22 cms aproximadamente hacia el sur o muelle petrolero No. 14 quedando prácticamente ésta loza fuera de servicio;

MMO

adicionalmente se observa daños en algunos pilotes, en la parte inferior de la placa, en la parte frontal del muelle y en la última defensa.

Por su parte la M/N 'KRIOS' presenta daños en su casco obra muerta en el sector de la amura de estribor, consistente en principalmente un orificio de 3,20 metros de largo x 0,22 metros de ancho, varias secciones con hundimientos y en general se requiere una reparación del casco de carácter urgente, teniendo en cuenta que actualmente no está en condiciones para navegar (...)"

Del dictamen técnico pericial del señor LUIS HERNANDO WIEST LÓPEZ, en calidad de Perito en Navegación Categoría 'A', respecto a los hechos y circunstancias que provocaron la colisión de la motonave "KRIOS" con el Muelle No. 13 de la Sociedad Portuaria de Buenaventura, se extrae lo siguiente:

"(...) HECHOS

(...) El día sábado 19 de junio de 2010 siendo las 06:55 horas el Piloto Práctico Carlos Agudelo sube a bordo de la MN KRIOS para llevarla del punto de fondeo hasta el muelle 13 operado por el Grupo Portuario. El Piloto Práctico le informa al Capitán de la MN KRIOS sobre las condiciones meteorológicas, tráfico al momento de la maniobra, uso de dos (2) remolcadores para el apoyo de la maniobra de atraque por el costado de babor en el muelle 13.

A las 07:55 horas se inicia la maniobra de levar el ancla e iniciar el tránsito hacia el muelle 13. A las 08:30 horas el remolcador ODIN es asegurado en proa estribor y a las 08:58 el remolcador CHONTA es asegurado en popa estribor.

Siendo las 09:04 horas del día 19 de junio de 2010 la MN KRIOS colisiona con su amura de estribor contra el muelle No. 13.

(...) INFORMACIÓN TÉCNICA DE LAS ÓRDENES AL MOTOR

(...) De acuerdo al libro de bitácora, durante la navegación desde el puerto de NOVAROSSYISK (Rusia) cuando zarpó el día 25 de mayo de 2010 con destino al Puerto de Buenaventura (Colombia) no presentó o se reportó ninguna novedad. En su travesía transitó por los Canales del Suez y el de Panamá, sitios donde les es exigido el muy buen funcionamiento de sus equipos tanto de electrónica, comunicaciones, cubierta y máquinas, lo que indica que la MN KRIOS se encontraba en buenas condiciones de navegabilidad y maniobrabilidad.

(...) CONCLUSIONES

(...) 2. Los equipos de navegación, comunicaciones, medidores meteorológicos, sistema de gobierno, y de órdenes a las máquinas se encuentran todos en buen estado de funcionamiento.

3. Durante la maniobra para llevar la MN KRIOS desde la boya de mar hasta el punto de fondeo No. 3 el Piloto Práctico Carlos Agudelo realizó un tránsito normal y al pasar las boyas 31 y 32 maniobró con seguridad para dirigirse en dirección hacia el sitio de fondeo. Las órdenes registradas en el libro de campana demuestran que la MN era llevada con mínima

velocidad. También, había suficiente agua bajo la quilla, que según las cartas de navegación el sitio donde se encalló registra una profundidad de nueve (9) metros suficiente para el máximo calado reportado con el que entró el buque, 8.6 metros. Se descarta un efecto de asentamiento por popa que se ocasiona de acuerdo a la velocidad del buque. La posible causa es que el canal en ese sector esté presentando un fenómeno de sedimentación.

(...) 7. Los remolcadores ODIN y CHONTA se encontraban en buen estado de operatividad y dieron estricto cumplimiento a las órdenes impartidas por el Piloto Práctico. Es importante aclarar en éste punto que para los capitanes de los remolcadores les es prácticamente imposible atender a la maniobra que requiere de toda su atención y de sus cinco sentidos y a la vez efectuar anotaciones en el libro de campana.

(...) 12. La velocidad de tránsito frente a los muelles 2-3-4-5-6-7-8-9 fue de 4,9 nudos aproximadamente.

13. La velocidad de aproximación al muelle 13 y en el instante de la colisión fue de 3,8 nudos aproximadamente. Se considera una velocidad excesiva para la maniobra de atraque.

14. El ángulo con el que la MN KRIOS se aproximó y colisionó con el muelle fue de 48° aproximadamente con respecto a la dirección del muelle.

(...) 16. Según las características técnicas del motor de la MN KRIOS el tiempo de respuesta de full adelante a full atrás es de 25 segundos. La máquina debió haber respondido después de haber recorrido una distancia aproximada de 48,75 metros o sea a una distancia de casi 300 metros del punto de colisión generando una visible y perceptible turbulencia en el agua en dirección hacia la proa de la MN durante el tiempo y la distancia recorrida hasta el punto de colisión. Esta turbulencia no se presentó tal como lo demuestran los videos lo que indica que el motor propulsor de la MN KRIOS no respondió a las órdenes dadas a las 09:01 de marcha despacio atrás y full atrás registradas en el libro de campana. (...)" Cursiva fuera de texto

En el informe pericial del señor RAFAEL ANTONIO CASTRO CHAVES, en calidad de Perito Marítimo Categoría 'A', se concluyó lo siguiente:

"(...) 4. POSIBLES CAUSAS DEL SINIESTRO

(...) a. Excesiva velocidad del buque, al aproximarse al sitio de atraque, muelle No. 13, ya que de acuerdo al video de la instalación portuaria y a los cálculos efectuados personalmente, se calculó una velocidad al momento de la colisión contra el muelle de 3,7 nudos, cuando ésta debiera ser prácticamente 0.0 nudos al momento de iniciar el viraje del buque para atracar por el costado de babor, y se observó también en el video que, además de la excesiva velocidad el buque al momento de aproximarse al muelle No. 13, no tenía la distancia necesaria con relación al muelle para iniciar el viraje de manera segura.

b. Excesiva confianza del Capitán de la motonave KRIOS, pues al observar que la maniobra que estaba realizando el Piloto Práctico era riesgosa, no asumió el control de la maniobra, más aún, que el mismo Piloto Práctico, el día anterior, 18 de junio a las 13:44 horas, durante la maniobra de fondeo encalló el buque.

M/S

c. Impericia del Piloto Práctico. (...)" (Cursiva fuera de texto)

ARGUMENTOS DEL APELANTE

Del escrito de apelación presentado por la Abogada NUBIA DEL SOCORRO VALLEJO DE AGUDELO, apoderada del señor CARLOS ENRIQUE AGUDELO ORTÍZ, Piloto Práctico de la motonave "KRIOS" el día de los hechos, éste Despacho se permite extraer los siguientes argumentos:

1. Afirma que del contenido del fallo se desprende que no se le otorgó un valor demostrativo a todos los elementos de juicio allegados a la investigación para la clarificación de los hechos, sustentado en que las pruebas conducen a concluir que el siniestro se presentó por falla en la máquina de la motonave KRIOS, al momento de iniciar la maniobra de atraque, lo anterior amparado en el artículo 187 del Código de Procedimiento Civil sobre la apreciación de las pruebas en conjunto.

De la actividad y la actuación del Piloto Práctico, así como del estado de la máquina y de los equipos, sumado a las fallas que éstos pudieron llegar a presentar, no son imputables al señor CARLOS ENRIQUE AGUDELO ORTÍZ, lo que permite inferir que no existió relación entre la falla de la máquina (causa) y el daño causado (colisión) con la conducta del Piloto.

2. Considera que el Capitán de Puerto de Buenaventura vulneró los preceptos constitucionales contemplados en el artículo 1 y 29 de la Carta Política, al declarar responsable a su representado por violación a normas de marina mercante a partir del supuesto "(...) siniestro marítimo ocurrido en el momento en que la M/N KRIOS era conducida hasta el área de fondeo (...)", ya que el "encallamiento" ocurrido un día antes, no fue objeto de investigación desde el auto de apertura de la investigación.
3. El artículo 2356 del Código Civil dispone que "*por regla general todo daño que pueda imputarse a malicia o negligencia de otra persona, debe ser reparado por ésta*", lo cual obliga indemnizar a quien resulte perjudicado, cuando se demuestra un obrar con malicia o negligencia, por tanto considera que dicho obrar es ajeno a la conducta desplegada por el Piloto Práctico durante la maniobra de atraque de la motonave "KRIOS".
4. Por último, señala que las acciones por los daños ocasionados a la motonave "KRIOS" y al muelle No. 13 del Grupo Portuario S.A., prescribieron al haber transcurrido un tiempo mayor al legalmente previsto (dos años después del siniestro), lo cual se respalda en el artículo 993 del Código de Comercio.

Por lo anterior, solicita se revoque parcialmente el fallo del 24 de enero de 2014 proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dejando sin efecto jurídico las imputaciones de responsabilidad por el siniestro marítimo de colisión y de violación a la normatividad de marina mercante, en cabeza del Piloto Práctico CARLOS ENRIQUE AGUDELO ORTÍZ.

A su vez, del escrito de apelación presentado por la Abogada GLORIA HURTADO LANGER, apoderada del GRUPO PORTUARIO S.A., éste Despacho se permite extraer los siguientes argumentos:

1. Reconsiderar el valor por concepto de reparación del muelle No. 13, teniendo en cuenta los costos de construcción del mismo, las precisiones hechas al respecto por los peritos designados y sobre todo porque a la fecha de ocurrencia del siniestro, el muelle contaba sólo con diez (10) meses de haber sido entregado y puesto en operación.
2. Por ende solicita que se condene al Armador de la motonave "KRIOS" al pago de las sumas por concepto de daños y reparación de la estructura portuaria, conforme a los estudios técnicos y dictámenes periciales realizados.

Adicionalmente que el valor reconocido por la Autoridad Marítima, sea pagado con intereses comerciales moratorios desde el momento del reconocimiento del valor hasta la fecha en que se realice el pago a satisfacción, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 883 del Código de Comercio.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Antes de desarrollar los argumentos expuestos, éste Despacho considera pertinente hacer claridad en que los recursos instaurados, se resolverán teniendo en cuenta las facultades conferidas y reconocidas dentro del proceso a las recurrentes, las cuales las legitiman para cumplir con el poder de representación otorgado por los poderdantes, en éste caso por parte del señor CARLOS ENRIQUE AGUDELO ORTÍZ, en calidad de Piloto Práctico, y del GRUPO PORTUARIO S.A.

Inicialmente, cabe señalar que dicho siniestro fue declarado en fallo de primera instancia como "colisión", por ello se hace necesario que el Despacho especifique que se trata del siniestro de daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias, tal y como está consagrado en el Decreto Ley 2324 de 1984 el literal g del artículo 26. Por lo tanto, la expresión "colisión" fue utilizada incorrectamente en primera instancia, en el medida de que no se encuentra catalogada como un tipo de siniestro marítimo y que de igual forma no se encuentra contemplada en la normatividad, se procederá a precisar este aspecto en la parte resolutive de la presente decisión.

En cuanto a los aspectos procesales y probatorios surtidos en el proceso, éste Despacho evidencia que se cumplieron en debida forma de acuerdo con los términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984, por lo que se procede a hacer un análisis de las pruebas aportadas al proceso, con el fin de establecer si existió o no el siniestro marítimo de daños causados por una nave a instalaciones portuarias, las causas que lo generaron, las personas involucradas y habiendo lugar, los aspectos necesarios para determinar la responsabilidad.

Por consiguiente, con el fin de clarificar los hechos de la presente investigación se citará lo dispuesto en la audiencia celebrada el 22 de junio de 2010, en la cual obra declaración del señor ANATOLIY RUDAKOV en condición de Capitán de la motonave "KRIOS", por medio de la cual realizó un relato de los hechos de manera detallada, señalando lo siguiente:

"El día 19 de junio a las 06:55 abordó el piloto, a las 0700 se inició a elevar el ancla, a las 0810 el ancla se eleva, a las 08:30 el Remolcador Odin se asegura en proa, a las 08:52 el Remolcador Chonta se asegura en popa, a las 08:56 se para, a las 08:59 se da lento avante, a las 09:00 se para nuevamente, la velocidad de la motonave uno y medio nudos, 09:01 despacio atrás, y al mismo tiempo todo atrás, mientras el buque se mueve hacia adelante se baja el ancla a las 09:03, a las 09:04 se tiene contacto contra el muelle, la maquina continua trabajando, a las 09:05 muy lento hacia atrás, a las 09:06 se inicia a levantar el ancla, a las 09:07 se detiene nuevamente, a las 09:08 muy lento avante, a las 09:09 el ancla levantada, después de esto el barco está asegurado a babor al Muelle No. 13, a las 09:17 la primera línea a tierra y se termina la maniobra, con el buque asegurado al muelle." (Cursiva fuera de texto)

De igual forma, dentro de la misma audiencia fue recibida la declaración de los hechos por parte del señor CARLOS ENRIQUE AGUDELO ORTÍZ, en calidad de Piloto Práctico, en la cual manifestó:

"(...) Al otro día a las 06:55 abordo en el fondeadero No. 3 y se espera que zarpe el buque que está atracado en el muelle 13, a las 07:55 se comienza a virar el ancla y a las 08:10 queda el ancla arriba, se inicia la navegación por el canal hacia el muelle 13, a las 08:30 se recibe el remolcador ODIN en proa estribor a la altura de la boya 37 y a las 8:52 se recibe el remolcador CHONTA en popa estribor a la altura del muelle 5, a las 09:00 después de pasar la esquina del muelle 9 y 10 y venir con un régimen de máquinas de muy despacio avante se ordena parar la máquina y ya en el rumbo de entrada en el canal hacia el muelle 13 y siendo las 9:01 se ordena dar maquina despacio atrás para iniciar la aproximación al área de atraque con baja velocidad pero la maquina no responde, en ese momento se le informa al capitán y posteriormente se da la orden de maquina atrás, siendo las 09:03 se fondea el ancla de babor y la maquina continúa sin responder, se maniobra con los remolcadores para minimizar el riesgo de contacto con los buques en el área y el muelle más próximo, o sea el No.13 a las 09:04 se produce el contacto de proa del buque con el muelle, a las 09:09 se vira el ancla y se procede a atracar el buque por el costado de babor se da la primera línea al muelle a las 09:15, se sueltan los remolcadores a las 09:25 y el buque queda seguramente atracado a las 09:30." (Cursiva fuera de texto)

De lo anterior, se puede colegir que el día 19 de junio de 2010 la motonave "KRIOS" al mando del Capitán ANATOLIY RUDAKOV, se encontraba en la zona de fondeo No. 3 del Puerto de Buenaventura con el fin de atracar en el muelle No. 13 de la Sociedad Portuaria de Buenaventura; por lo que se hizo necesaria la presencia del Piloto Práctico CARLOS ENRIQUE AGUDELO ORTIZ para la realización de la maniobra de atraque.

Para el desarrollo de la maniobra en cuestión, fue solicitado el apoyo del remolcador "ODIN", el cual se aseguraría por proa estribor y el remolcador "CHONTA" que realizaría su labor de apoyo asegurándose por popa estribor de la nave.

Una vez asegurados los remolcadores a la motonave "KRIOS", se dio inicio a la maniobra que consistía en asegurar el buque de costado babor en el señalado muelle, realizando una aproximación segura de tal manera que los remolcadores situaran a la nave de manera paralela al muelle, sin embargo cuando se encontraban realizando el tránsito hasta la zona de atraque

destinada, la motonave "KRIOS" impactó el muelle No. 13 con su amura de estribor, ocasionando daños tanto al casco de la nave y a la estructura del muelle.

Una vez sentados los hechos materia de la presente investigación, se evidencia que los intervinientes en dicha maniobra fueron los siguientes:

- ✓ Capitán motonave "KRIOS" - ANATOLIY RUDAKOV.
- ✓ Piloto práctico - CARLOS ENRIQUE AGUDELO ORTIZ.
- ✓ Capitán Remolcador "ODIN" - MANUEL ARDILA MINOTA.
- ✓ Capitán Remolcador "CHONTA" - RENEL MOSQUERA.

Por lo cual, se hace necesario realizar un estudio de las declaraciones de cada una de las personas anteriormente citadas, para así determinar cuál fue el grado de participación y de qué manera incidieron en la consecución de los daños ocasionados a la instalación portuaria, con el objeto de determinar la responsabilidad en el caso que nos ocupa.

➤ CAPITÁN MOTONAVE "KRIOS" - ANATOLIY RUDAKOV

- Inicialmente es de mencionar que el Capitán de la motonave "KRIOS" ha arribado en dos ocasiones, señalando que la primera de ellas fue hace ocho (8) años de la fecha de los hechos, haciendo la claridad de que nunca había llegado al muelle 13, pues la última vez había sido en el muelle 11 de la Sociedad Portuaria de Buenaventura.
- Con relación a la maniobra de atraque, una vez el Práctico abordó la nave se realizó una reunión en el cual se llegó a un acuerdo con respecto a la maniobra, la manera en que se desarrollaría y así mismo realizó recomendaciones en relación al uso de dos remolcadores para mayor seguridad.
- En lo correspondiente a la comunicación sostenida con el Práctico, sostiene el Capitán que fue desarrollada en inglés.
- De igual manera, afirmó que las órdenes que el Práctico le daba a los Capitanes de los remolcadores fueron dadas en español, por lo que se le imposibilitó conocer sobre las directrices impartidas.
- Manifiesta el Capitán que en todo momento tuvo plena confianza en el Piloto Práctico y en las decisiones que tomaba, teniendo en cuenta que conocía mejor que él las condiciones locales respecto a las corrientes y mareas de la zona.
- Referente al trabajo realizado por los remolcadores, afirmó que su asistencia no fue suficiente y que no trabajaron en debida forma, aduciendo que los cabos siempre estuvieron flojos y nunca tensos en ambos remolcadores. Asimismo que de haber estado tensos hubieran podido detener el buque en su viada.

113

- Consideró igualmente que las instrucciones impartidas por el Piloto Práctico fueron dadas de manera tardía, en la medida de que fueron muy seguidas y de corto tiempo para que el buque pudiera maniobrar correctamente.
- Las máquinas de la motonave para el Capitán siempre estuvieron trabajando en óptimas condiciones, señalando que no fallaron en ningún momento debido a que antes de llegar al puerto de Buenaventura realizaron tránsito por el canal de Panamá donde las autoridades son muy estrictas y revisan cualquier detalle sobre el funcionamiento. Los equipos de la nave fueron revisados antes de que el Práctico abordara la nave el día de los hechos.
- Consideró que fue una maniobra muy riesgosa, teniendo en cuenta que el giro se realizó cuando el buque se encontraba muy cerca del muelle.
- En su criterio, la velocidad que debía emplearse en la zona donde requería atracar el buque debía ser de cero nudos y los remolcadores empujando
- Cuando se dio cuenta del inminente peligro eran las 09:01 horas, es decir, tres (03) minutos antes de que el muelle impactara el muelle. Por lo cual en conjunto con el Práctico se tomó la decisión de tirar el ancla, fijando un grillete en el agua.
- No relevó al Práctico en el ejercicio de sus funciones, argumentando que para ese momento la marea se encontraba subiendo.
- En su opinión, el Piloto Práctico perdió el control de la maniobra en el último momento.

➤ PILOTO PRÁCTICO - CARLOS ENRIQUE AGUDELO ORTIZ

Como primera medida, se procederá a realizar una descripción de la maniobra según lo manifestado en la declaración rendida por el Práctico dentro de la audiencia adelantada con ocasión al presente siniestro, así:

- Abordó a las 06:55 horas del día 19 de junio de 2010 en la zona de fondeo No. 3, esperó que el buque que se encontraba en el muelle No. 13 de la Sociedad Portuaria de Buenaventura zarpara para así iniciar la aproximación.
- Siendo las 07:55 horas se comienza a virar el ancla del buque y a las 08:10 queda el ancla arriba.
- A las 08:30 horas se recibió el remolcador "ODIN" en proa estribor a la altura de la boya 37; y a las 08:52 se recibió al remolcador "CHONTA" en popa estribor a la altura del muelle No. 5.
- Siendo las 09:01 horas ordenó dar maquina despacio atrás con el fin de iniciar la aproximación al área de atraque, sin embargo el Piloto Práctico aduce que la maquina no respondió en el momento.
- Posterior a ello, dio la orden de maquina toda atrás y siendo las 09:03 horas se fondea el ancla de babor, sin embargo la maquina nunca respondió.
- A las 09:04 horas se produjo el impacto de la proa del buque, por lo cual viró el ancla y procedió a realizar el atraque de la nave por costado babor.

- A las 9:30 horas el buque queda seguramente atracado.

Ahora bien, con respecto al toque de fondo del día 18 de junio de 2010, es decir, el día anterior a los hechos investigados, señaló lo siguiente:

"(...) no fue un encallamiento sino una tocada de fondo, no sufrieron los equipos y salía con la marea por su propio medio como en realidad sucedió." (Cursiva fuera de texto)

Al ser interrogado por posibles daños al buque en el toque de fondo, indicó:

"No porque durante todo ese tiempo que duro la nave tocando fondo el buque fue inspeccionado por la tripulación y el capitán no me reporta novedades." (Cursiva fuera de texto)

Al ser cuestionado, con respecto a velocidad del buque y si esta era la adecuada a la maniobra, afirmó: *"Si era una velocidad adecuada para hacer una maniobra de atraque."*

De otro lado, se puede evidenciar que el Práctico argumenta que la velocidad fue la adecuada, pero que esta no pudo ser contrarrestada por un supuesto fallo de la máquina de la motonave "KRIOS" al dar la orden de marcha atrás.

Según el criterio del Práctico, todas las órdenes impartidas a los remolcadores intervinientes en la maniobra, fueron desarrolladas de forma de forma correcta y su comunicación no tuvo inconvenientes.

➤ REMOLCADORES

Capitán Remolcador "ODIN" - MANUEL ARDILA MINOTA

- Recibió la orden del Práctico de asegurarse por el lado de proa estribor de la motonave "KRIOS".
- Consideró que las órdenes que dio el Práctico fueron entendidas sin ningún problema y cumplidas cada una de ellas a cabalidad.
- Afirmó no tener conocimiento sobre la velocidad que llevaba la motonave que se encontraba asistiendo, no obstante expresó que iba a una velocidad alta.
- Al momento de producirse el impacto de la motonave "KRIOS" con el muelle No. 13 de la Sociedad Portuaria de Buenaventura, decidió por cuenta propia soltar la línea con el fin de salvaguardar su vida y la de su tripulación, teniendo en cuenta que podía quedar atrapado entre el muelle y la motonave.

114

Capitán Remolcador "CHONTA" - RENEL MOSQUERA

- Consideró que la velocidad era muy alta para la maniobra de atraque y en ningún momento frenó.
- Señaló que cuando el buque estaba a metros del muelle y el Práctico no tenía otra opción, dio la orden de halar con toda para atrás con el fin de que se disminuyera la viada, sin embargo esto no tuvo el mayor efecto dada la distancia en la que se encontraba.
- En su criterio, señaló que la maniobra debía realizarse con el buque en velocidad cero para que los remolcadores pudieran realizar el giro y poner el buque en la posición adecuada para el atraque.
- Asimismo manifestó que la maniobra generó riesgos para el remolcador de proa, es decir, el remolcador "ODIN".

Una vez expuesto todo lo relativo a lo realizado por parte de los intervinientes directos en la maniobra de atraque de la nave "KRIOS", procede el Despacho un estudio de la normatividad aplicable al Capitán y al Piloto Práctico, así:

EL CAPITÁN, SUS FUNCIONES Y OBLIGACIONES.

Respecto al concepto de capitán, el artículo 1495 del Código de Comercio Colombiano establece que *"El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave"*. En el ejercicio de sus funciones, tanto la tripulación como los pasajeros, deben ajustarse a su autoridad, guardando -para ello- respeto y obediencia especialmente en aspectos relacionados con el servicio de la nave y la seguridad, tanto de las personas como de la carga objeto del transporte.

En ese mismo sentido, el artículo 1501 del Código de Comercio Colombiano despliega una lista discriminada de funciones y obligaciones del capitán de la nave.

Otras de las funciones y obligaciones dispuestas en el artículo 1501 del C.Co, son las siguientes:

1. Cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va a emprender;

(...)

10. Sentar por los hechos que adelanten se enuncian, cuando ocurran durante la navegación, el acta de protesta en el libro de navegación o bitácora y presentar copia de ella a la autoridad competente del primer puerto de arribo, dentro de las doce horas siguientes a la llegada de la nave:

(...) e) Abordaje;

18. *Emplear la mayor diligencia posible para salvar las personas, los efectos de la nave, el dinero, los documentos, libros de navegación, de máquinas, de sanciones, y la carga, cuando en el curso de la navegación sobrevenga la necesidad de abandonar la nave. (...)*

Este despacho advierte que dicha obligación debe ser cumplida por capitán de la nave, pues es en cabeza de él, como jefe superior del gobierno y la dirección, donde reside dicho deber. Tal como antes se dispuso, ésta debe ser acatada en su integridad, por cuanto la inobservancia de la misma traerá como consecuencia inmediata, la pérdida de las condiciones de navegabilidad técnica.

De igual forma el Decreto 1597 de 1988 "Por el cual se reglamenta la Ley 35 de 1981 y parcialmente el Decreto Ley 2324 de 1984." en su artículo 40 dispone lo siguiente:

"ARTICULO 40. Son funciones y obligaciones del Capitán:

1. Dirigir la navegación de la nave.

2. Dirigir personalmente toda maniobra del buque al entrar o salir de puerto, durante el paso por canales estrechos o áreas peligrosas y en general en cualquier otra maniobra en que sea necesario o aconsejable para garantizar la seguridad de la nave, teniendo en cuenta el estado de tiempo y del mar, o las condiciones locales que puedan afectar la navegación.

3. Es, en todo momento y circunstancia, responsable directo por la seguridad de la nave, su carga y las personas a bordo. Cuando lleve práctico a bordo y considere que las indicaciones o instrucciones de éste son peligrosas para la seguridad de la nave, otras naves cercanas, o las instalaciones portuarias y costeras, se apartará de dichas instrucciones y ordenará personalmente la maniobra o navegación, relevando al práctico en sus funciones parcial o totalmente, y dejando en tales casos constancia de ello en el diario de navegación. (Cursiva fuera de texto)

PILOTO PRÁCTICO

La función principal que desempeña un Piloto Práctico, de acuerdo con la ley y la definición del practicaje, establecido como servicio público, de conformidad con el artículo 124 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Al respecto, la Ley 658 de 2001 dispone que sea función del Piloto Práctico:

"Es la de asesorar al Capitán del buque en la maniobra de practicaje y no lo reemplaza en el mando del mismo." (Cursiva y subraya fuera de texto)

Asimismo en la norma ibídem, establece lo siguiente con respecto a la definición de Piloto Práctico:

"Piloto práctico. Es la persona experta en el conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas de la jurisdicción de una capitania de puerto marítima o fluvial específica, de la reglamentación internacional para prevenir abordajes, de las ayudas a la

navegación circundantes y capacitada para atender las consultas de los capitanes de los buques, atender el entrenamiento de los aspirantes a piloto práctico y de los pilotos prácticos por cambio de categoría y/o de jurisdicción, el cual debe estar acreditado con la licencia que expide la Autoridad Marítima Nacional, en la categoría correspondiente."

El Decreto 1466 de 2004, por medio del cual se reglamenta la Ley 658 de 2001, establece lo siguiente en el numeral 11 del artículo 1:

"Servicio de practica. Es el conjunto de actividades de asesoría al Capitán de un buque, debidas al experto conocimiento de las particularidades locales y cualquier clase de maniobra con embarcaciones, en las aguas restringidas de un puerto o área marítima y fluvial de practica, con el fin de asegurar unos niveles óptimos en la gestión de los riesgos involucrados de la navegación restringida incluyendo la necesidad de un juicio independiente de las presiones comerciales inherentes al transporte marítimo y así asegurar la protección de vidas, bienes y medio ambiente." (Cursiva fuera de texto)

Ahora bien, una vez sentado lo concerniente al marco normativo el que rodean las figuras del Capitán y Piloto Práctico, el Despacho puede llegar a las siguientes conclusiones:

Con respecto al Capitán:

- Como responsable en todo momento por la seguridad de la nave y figura máxima de mando a bordo de la misma, tenía todas las facultades legales para poder apartarse de las órdenes impartidas por el Práctico al darse cuenta que su buque se dirigía hacia el muelle No. 13 con una velocidad más alta a la requerida.
- Al ser considerado como jefe de gobierno, su deber es responder por la seguridad de la nave, sin importar que se encuentre asistido por Piloto Práctico.
- Aun cuando no entendía las órdenes dadas a los remolcadores por parte Práctico, era consciente de la velocidad a la cual se encontraba aproximando su nave hacia el muelle.
- Las acciones desplegadas por parte del capitán fueron tardías, debido a que cuando decidió en conjunto con el Piloto Práctico soltar en ancla, ya era muy tarde para detener la viada que llevaba el buque.

Con respecto al Piloto Práctico:

- En primera medida, no es un dato menor que el 18 de junio de 2010, un día antes de ocurrido el siniestro objeto de investigación, ya con Piloto Práctico a bordo, la motonave "KRIOS" tocara fondo cerca de la zona de fondeo No. 3 de Buenaventura. Si bien, de acuerdo con el concepto pericial, dicho suceso obedeció a un fenómeno de sedimentación, que no causó daños trascendentes en el buque, es un antecedente que debe tenerse en cuenta con respecto a su pericia como experto en la materia.
- Se denotó que el manejar dos idiomas en el desarrollo de la maniobra afectó mucho a la misma, pues restringió al Capitán de la motonave de conocer las instrucciones que se les daban a los capitanes de los remolcadores "ODIN" y "CHONTA"

- El ángulo de aproximación de la nave con respecto al muelle era de 48° y la velocidad al momento de colisionar con el muelle era aproximadamente de 3,8 nudos, por lo tanto era una velocidad excesiva para la maniobra de atraque.
- Atendiendo a que el servicio de piloto práctico se requiere en razón de la experticia que poseen estas personas sobre las condiciones específicas de un puerto, se evidenció para el caso en concreto una falta de pericia en el despliegue de la maniobra al ser ejecutada con una velocidad innecesaria y excesiva.
- Por otra parte, muy a pesar de que las maquinas del buque no reaccionaran de inmediato a la orden de full marcha atrás, dicha determinación para tratar de detener la viada del buque era insuficiente al tener en cuenta que la distancia era mínima, por lo cual no sirve de excusa para el piloto dicho argumento.

En definitiva, considera el Despacho que en el presente siniestro marítimo intervinieron de manera definitiva los señores ANATOLIY RUDAKOV, en condición de Capitán de la motonave "KRIOS" y el señor CARLOS AGUDELO ORTIZ, en condición de Piloto Práctico a bordo de la citada nave, que a pesar de ostentar distintas condiciones, sus acciones u omisiones fueron determinantes para que el siniestro se consumara.

Al respecto la Corte Suprema de Justicia¹, ha señalado lo siguiente:

"(...) la noción teórica de 'guarda compartida', según la cual en el ejercicio de actividades peligrosas no es extraña la concurrencia de varias personas que, desde diversos ángulos y en atención a sus propios intereses o beneficios, puedan ejercer al tiempo y a su manera la dirección o control efectivo de aquellas y que a todas les impone el deber jurídico de impedir que se convierta en fuente de perjuicios para terceros" (Cursiva, subraya y negrilla fuera de texto)

En consecuencia de lo anteriormente expuesto, considera el Despacho que en los hechos acaecidos el día 19 de junio de 2010, se encuentra probatoriamente fundamentada la responsabilidad de los señores ANATOLIY RUDAKOV, en condición de Capitán de la motonave "KRIOS" y CARLOS ENRIQUE AGUDELO ORTIZ, en condición de Piloto Práctico, en el siniestro de daños causados por una nave a una instalación portuaria. Razón por la cual el Despacho procederá a confirmar la responsabilidad declarada en primera instancia.

Aclarado lo anterior, el Despacho entra a resolver los argumentos planteados en el recurso de apelación por la Abogada NUBIA DEL SOCORRO VALLEJO DE AGUDELO, apoderada del señor CARLOS ENRIQUE AGUDELO ORTÍZ, Piloto Práctico de la motonave "KRIOS" de la siguiente manera:

1. En relación con el primer argumento, en el que sostiene que no se le dio el mismo valor a todo el material probatorio recaudado, de acuerdo con el artículo 187 del Código de Procedimiento Civil, de allí que no se tuviera en cuenta que el siniestro se presentó por fallas en la máquina de

¹ Corte Suprema de Justicia, Sala de casación civil y agraria, M.P. Nicolas Bechara Simancas, Sent. 22 de abril de 1997, Exp. 4753.

la motonave "KRIOS", hechos que no se le pueden imputar al Piloto Práctico, por lo que no existe razón entre la falla de los equipos y el daño causado, es preciso señalar que:

El artículo 187 del Código de Procedimiento Civil, establece:

"Las pruebas deberán ser apreciadas en conjunto, de acuerdo con las reglas de la sana crítica, sin perjuicio de las solemnidades prescritas en la ley sustancial para la existencia o validez de ciertos actos." (Cursiva y subrayado fuera de texto)

La Corte Constitucional dentro de su clasificación de apreciación de las pruebas y de acuerdo con la doctrina procesal, definió el sistema de la sana crítica², así:

"(...) iii) El sistema de la sana crítica o persuasión racional, en el cual el juzgador debe establecer por sí mismo el valor de las pruebas con base en las reglas de la lógica, la ciencia y la experiencia.

Este sistema requiere igualmente una motivación, consistente en la expresión de las razones que el juzgador ha tenido para determinar el valor de las pruebas, con fundamento en las citadas reglas." (Cursiva fuera de texto)

Las pruebas documentales, testimoniales y periciales fueron revisadas y valoradas por la Capitanía de Buenaventura al momento de tomar la decisión de primera instancia. Al realizar el análisis probatorio en segunda instancia, observa el Despacho que éstas fueron obtenidas en los debidos términos, en la oportunidad procesal que establece la ley, con la posibilidad de haber sido controvertidas por las partes y que en definitiva formaron el grado de convicción necesario, el cual permite establecer que la colisión de la motonave "KRIOS" con el Muelle No. 13 de la Sociedad Portuaria, no se presentó por fallas mecánicas encontradas en el buque que permitiesen exonerar al Piloto Práctico.

Conforme a lo anterior, queda claro que el desempeño de la máquina nunca presentó fallas y que de acuerdo a las pruebas técnicas y a lo dicho por los declarantes, siempre obedecieron por las órdenes dadas por el señor CARLOS ENRIQUE AGUDELO ORTIZ, razón por la que no tiene asidero jurídico el argumento incoado por el recurrente.

2. Con respecto al segundo planteamiento al cual hace alusión la apoderada a la violación a normas de marina mercante, el Despacho evidencia en la medida que han transcurrido más de tres años de la ocurrencia de los hechos y que de igual forma que tanto en la parte considerativa y en la resolutive no se determinó, se procederá a revocar el artículo tercero del fallo de primera instancia.

3. Al tenor del artículo 2356 del Código Civil, que obliga a indemnizar a quien resulte perjudicado, cuando se demuestra un obrar con malicia o negligencia, por lo que considera que dicho obrar es ajeno a la conducta desplegada por el Piloto Práctico durante la maniobra de atraque de la motonave "KRIOS".

² Corte Constitucional. Sentencia C-202 del 8 de marzo de 2005, M.P. Jaime Araujo Rentería.

Para que exista responsabilidad, se requieren tres elementos indispensables, el daño, el hecho generador del mismo y un nexo causal que permita imputar el primero a la conducta del agente generador. Así lo contempló la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia ^[2], al considerar necesario que para determinar la responsabilidad del agente, se deba probar la relación de causalidad, al respecto señaló:

"(...) En fin, en esta materia, como en todas las hipótesis de responsabilidad civil, la relación de causalidad entre el daño y la conducta debe demostrarse con elementos probatorios idóneos de conformidad con el marco fáctico de circunstancias y según la apreciación discreta del juzgador, sin admitirse una regla absoluta e inflexible, ni la "falta de certeza científica absoluta" (numeral 6º, artículo 1º, Ley 99 de 1993), representa un escollo insalvable para determinar la causa generatriz del quebranto e incidencia de un evento o comportamiento concreto en la secuencia causal. (...)" (Cursiva y subrayado fuera de texto)

De acuerdo a la legislación colombiana, la responsabilidad civil extracontractual no se encuentra fundamentada exclusivamente en la culpa del agente, ya que de conformidad con el artículo 2356 del Código Civil, el riesgo juega un papel determinante en una actividad peligrosa como la navegación. Se evidencia que el señor CARLOS ENRIQUE AGUDELO ORTÍZ, obró de manera negligente al dar las órdenes para el ingreso al muelle, sin tener en cuenta aspectos como la velocidad, la distancia, condiciones técnicas del buque del buque y la carga que transportaba, aspectos que sin duda alguna fueron determinantes, sumados a las decisiones tardías adoptadas que provocaron siniestro marítimo que nos ocupa.

Con motivo de lo anterior, está demostrada en el plenario la relación entre los hechos, el daño y el nexo causal, en el que por medios probatorios conducentes y pertinentes, se probó que el servicio prestado por el Piloto Práctico no fue adecuado.

4. En cuanto al argumento planteado por la recurrente NUBIA DEL SOCORRO VALLEJO DE AGUDELO, por medio del cual se alega que las acciones de los daños ocasionados a la motonave KRIOS y al Muelle No. 13 del Grupo Portuario, han prescrito al haber operado presuntamente el término de prescripción de dos (2) años, en virtud de lo dispuesto en el artículo 993 del Código de Comercio. Respecto a lo anterior, este despacho estima precisar lo siguiente:

El artículo 993 del Código de Comercio Colombiano, esto es, el Decreto 410 de 1971, se encarga de regular el término de prescripción de las acciones derivadas del Contrato de Transporte. Para ello, establece como plazo el relativo a dos (2) años "*desde el día en que haya concluido o debido concluir la obligación de conducción*".

Sobre el particular, valga tener de presente que texto normativo antes expuesto, establece un término de prescripción aplicable a los medios de defensa judicial que puede ejercer el afectado, exclusivamente de todo aquello que se derive del *Contrato de Transporte*.

^[2] CORTE SUPREMA DE JUSTICIA, Sala de Casación Civil. Radicado No. 52835-3103-001-2000-00005-01 del 16 de mayo de 2011, M.P. William Namén Vargas.

157

Lo anterior resulta ser de relevancia culminante para efectos de este pronunciamiento, como quiera que, basta realizar una interpretación gramatical de la norma para concluir de manera clara e inequívoca, que el término de dos años solo es efectivo para aquellas actuaciones de las que se pretendan disponer como consecuencia de la existencia de una relación contractual de transporte.

Recordemos para el efecto, que el Contrato de Transporte, a la luz del artículo 981 del Código de Comercio, modificado por el decreto extraordinario 01 de 1990, consiste en:

"(...) Un contrato por medio del cual una de las partes se obliga para con la otra, a cambio de un precio, a conducir de un lugar a otro, por medio y en el plazo fijado, personas o cosas y en entregar éstas al destinatario (...)". (Código de Comercio, artículo 981)

Visto lo anterior, es conveniente precisar al recurrente, que la presente investigación se asiste en función a la existencia de un siniestro marítimo acaecido en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, entre la motonave "KRIOS" y la instalación portuaria Muelle No. 13. Investigación tal que tiene pleno carácter jurisdiccional, en virtud de lo establecido por la Corte Constitucional en Sentencia C-212 de 1994 y el Concepto de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, con Radicado No. 1605, el día 4 de noviembre de 2004. Donde el objetivo central consiste en analizar las condiciones de modo, tiempo y lugar del acaecimiento del siniestro, y por último, declarar la responsabilidad, si a ello hubiere lugar. Esta responsabilidad figura ser de carácter civil extracontractual, pues la relación entre las partes sujetos del siniestro marítimo no encuentra fundamento alguno en un nexo contractual.

La referida investigación no se aperturó con ocasión al contrato de transporte, sino por la ocurrencia de un siniestro marítimo generador de una serie de daños. Razón suficiente para determinar que el argumento expuesto por el recurrente carece de procedencia, y con él, el término de prescripción que alega, por cuanto ninguno de los dos aspectos les guarda aplicabilidad al caso concreto, toda vez que, las acciones aquí tomadas por la Autoridad Marítima Nacional no se han generado producto de un contrato de transporte, sino, por la existencia de un siniestro marítimo propiamente dicho.

Del avalúo de los daños ocasionados.

En cuanto a este acápite, es menester anotar que el fallador de primera instancia estableció que los daños ocasionados a la motonave "KRIOS", tienen un costo de \$ USD 90.000 aproximadamente, y los daños ocasionados al Muelle No. 13 del Grupo Portuario S.A, fueron avaluados en la suma de QUINIENTOS CUARENTA Y NUEVE MILLONES OCHOCIENTOS SEIS MIL TRESCIENTOS SETENTA Y SEIS PESOS M/C (\$ 549.806.376), de acuerdo a lo prescrito en el Informe Técnico de Peritaje de afectación Muelle 13 - Grupo Portuario S.A, presentado el día 05 de septiembre de 2011.

Tal como fue expuesto al inicio del presente fallo, el día 4 de febrero de 2014 las abogadas NUBIA DEL SOCORRO VALLEJO DE AGUDELO y GLORIA INÉS HURTADO LANGER, interpusieron recurso de reposición y en subsidio apelación en contra de la suscrita decisión.

El avalúo de los daños declarado en la sentencia de primera instancia fue confirmado por el Capitán de Puerto de Buenaventura mediante auto del 30 de mayo de 2004, concediendo en recurso de apelación ante esta segunda instancia.

Respecto a los aspectos procesales que figuran en la investigación, es menester expresar por parte del despacho, el cumplimiento integral en lo que respecta a las etapas de la investigación, especialmente en lo concerniente a la fijación en lista de los recursos interpuestos por los apelantes. Sobre el asunto, nótese que a través del auto de fecha 08 de septiembre de 2014, la Dirección General Marítima ordenó fijar en la lista por el término de tres (03) los recursos interpuestos, de conformidad con lo señalado en el artículo 58 del Decreto Ley 2324 de 1984, término dentro del cual ninguna de las partes solicitó la práctica de pruebas.

No obstante a lo anterior, el día 02 de marzo de 2015, la abogada GLORIA HURTADO LANGER, presentó memorial ante esta Dirección, a través del cual solicitó fuera tenida como prueba un estudio que describe la magnitud de las obras que se deben acometer para la reparación y reforzamiento del Muelle No. 13 del Grupo Portuario S.A. En dicho estudio, el Grupo Portuario establece que los costos totales directos, indirectos y la interventoría de obras necesarias, arrojaron un valor total de UN MIL QUINIENTOS CUARENTA Y UN MILLONES DOSCIENTOS VEINTE MIL SESENTA PESOS (\$ 1.541.220.060).

Solicitud tal que fue rechazada mediante Auto del 19 de abril de 2015 por esta Dirección, por cuanto la misma fue presentada por fuera de las oportunidades procesales establecidas por la Ley. Razón por la cual este Despacho no tendrá en cuenta dicha cifra para declarar el avalúo de los daños que surgieron como consecuencia del siniestro marítimo. Sobre el asunto esta Dirección adujo:

"Así pues, aceptar por este Despacho la presentación de un documento y a la vez otorgarle la calidad de prueba, cuando han vencido las oportunidades establecidas en la norma para ello, equivaldría a que la Autoridad Marítima se apropiara de cargas y deberes procesales que han sido otorgados a las partes. Situación tal que quebrantaría desde todo punto de vista la imparcialidad del funcionario judicial y los principios procesales de la igualdad, preclusión y eventualidad".

Vistas las anteriores consideraciones, esta instancia huelga concluir que confirmará el avalúo de los daños declarados por el fallador de primera instancia, por cuanto los mismos resultan de un estudio integral que alberga criterios determinantes para el cálculo definitivo de los daños generados como consecuencia del siniestro. Dicho estudio fue aportado dentro de las oportunidades procesales prescritas por las disposiciones normativas vigentes sobre la materia y se ajusta a los principios constitucionales y legales de igualdad, preclusión, eventualidad, así como el principio de contradicción definido por La Corte Constitucional en los siguientes términos:

"La sentencia deberá estar en consonancia con los hechos, las pretensiones aducidas en la demanda y las pruebas obrantes en el expediente. No podrá fallarse por objeto distinto al pretendido en la demanda, ni por causa diferente a la invocada en ésta". (Sentencia T-590 de 2006)

Razón por la cual el Despacho no accederá a la petición incoada por la abogada Gloria Hurtado Langer, apoderada del Grupo Portuario S.A.

Por último, el Código General del Proceso en su artículo 424 establece lo siguiente:

"Ejecución por sumas de dinero. Si la obligación es de pagar una cantidad líquida de dinero e intereses, la demanda podrá versar sobre aquella y estos, desde que se hicieron exigibles hasta que el pago se efectúe.

Entiéndase por cantidad líquida la expresada en una cifra numérica precisa o que sea liquidable por operación aritmética, sin estar sujeta a deducciones indeterminadas. Cuando se pidan intereses, y la tasa legal o convencional sea variable, no será necesario indicar el porcentaje de la misma." (Cursiva y negrilla fuera de texto)

En consecuencia de lo anterior, respecto a los intereses que se causaren como consecuencia de la declaratoria de responsabilidad y el avalúo de los daños, así como su respectiva indexación a valor futuro, serán calculados de acuerdo a las normas vigentes sobre el asunto en un proceso ejecutivo que deberán adelantar las partes ante la jurisdicción ordinaria.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR el artículo segundo de la decisión del 24 de enero de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído, el cual quedará así:

"DECLARAR civilmente responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias al señor ANATOLIY RUDAKOV, identificado con el pasaporte No. EC-828507 de Ucrania, en condición de Capitán de la motonave "KRIOS" de bandera MALTA, y al señor CARLOS ENRIQUE AGUDELO ORTIZ en condición de Piloto Práctico a bordo de la citada nave, identificado con cédula de ciudadanía No. 73.073.749 de Cartagena, con fundamento en lo expuesto en la parte motiva del presente proveído".

ARTÍCULO 2°.- REVOCAR el artículo tercero del fallo del 24 de enero de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO 3°.- CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión de primera instancia del 24 de enero de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en lo expuesto en la parte motiva del presente proveído.

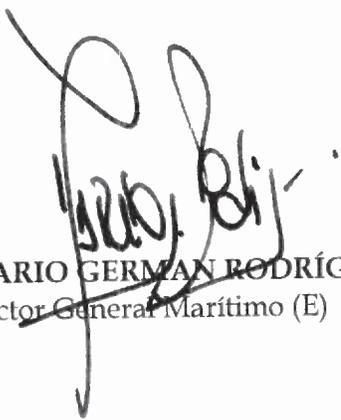
ARTÍCULO 4°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Buenaventura el contenido del presente fallo al Abogado ALVARO GUIDO ALEJANDRO ANTONIO DIAGO LUCARINI, en calidad de apoderado del Capitán y Armador de la motonave "KRIOS"; a la Abogada NUBIA DEL SOCORRO VALLEJO DE AGUDELO, en calidad de apoderada del señor

CARLOS ENRIQUE AGUDELO ORTÍZ, Piloto Práctico de la motonave "KRIOS"; a la Abogada GLORIA HURTADO LANGER, en calidad de apoderada del Grupo Portuario S.A.; al Abogado JOHN AGUDELO HERNANDEZ, apoderado de SPILBUN LTDA.; al abogado CARLOS ARIZA OYUELA, apoderado de los capitanes de los remolcadores "CHONTA" y "ODIN" 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 Buenaventura, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 6°.- Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de Buenaventura debe remitir copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase, 16 FEB 2018


Contraalmirante MARIO GERMAN RODRÍGUEZ VIERA
Director General Marítimo (E)