

161

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

24 JUN 2016

REFERENCIA

Asunto: 15012010006
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Recurso de apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el Abogado RODRIGO VICENTE MARTÍNEZ TORRES, apoderado especial de la empresa PILTEC E.U. y del Piloto Práctico CARLOS BRAVO VINUENZA, en contra de la decisión del 22 de agosto de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de abordaje de la motonave "CARIBE MAIDEN" de bandera de Filipinas, contra el muelle No. 2 del terminal marítimo Muelles el Bosque No. 2, ocurrido el día 19 de noviembre de 2010, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante escrito recibido el día 26 de noviembre de 2010, suscrito por el señor RAFAEL ZORRILLA SALAZAR, en calidad de Gerente Administrativo del Terminal Marítimo Muelles El Bosque S.A., el Capitán de Puerto de Cartagena tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro de abordaje de la motonave "CARIBE MAIDEN" contra la estructura del muelle No. 2 del citado terminal marítimo.
2. El día 10 de diciembre de 2010, el Capitán de Puerto de Cartagena decretó la apertura de investigación por siniestro marítimo 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 22 de agosto de 2011, el Capitán de Puerto de Cartagena profirió fallo de primera instancia a través del cual declaró que el siniestro marítimo de abordaje de la motonave "CARIBE MAIDEN" contra el muelle No. 2 del Terminal Marítimo de Muelles el Bosque, ocurrió con responsabilidad del señor TITO BALAIS CAMPERO, Capitán de la citada nave y del señor CARLOS BRAVO VINUENZA, quien se desempeñaba como Piloto Práctico de la maniobra.

161

Así mismo, reconoció el contrato de transacción celebrado entre los Abogados JUAN GUILLERMO HINCAPIE MOLINA y ANA LUCIA ESTRADA MEZA, aportado en la investigación.

Adicionalmente declaró que el Capitán de la motonave "CARIBE MAIDEN" incurrió en violación a las normas de la Marina Mercante e impuso a título de sanción multa de diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalente a cinco millones trescientos cincuenta y seis mil pesos m/cte. (\$5.356.000), pagadera en forma solidaria con el Armador y/o Propietario y Agencia Marítima MULTIPORT E.U., en calidad de Agente Marítimo de la nave.

En igual sentido, declaró responsable por violación a las normas de Marina Mercante al Piloto Práctico CARLOS BRAVO VINUENZA y a la empresa PILTEC E.U, en consecuencia les impuso a título de sanción multa de diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalente cinco millones trescientos cincuenta y seis mil pesos m/cte (\$5.356.000).

4. El día 27 de septiembre de 2011, el Abogado RODRIGO VICENTE MARTÍNEZ TORRES, apoderado especial de la empresa PILTEC E.U. y del Piloto Práctico CARLOS BRAVO VINUENZA, interpuso recurso de reposición y en subsidio apelación contra la decisión de primera instancia.
5. El día 21 de noviembre de 2011, el Capitán de Puerto de Cartagena resolvió el recurso de reposición interpuesto, confirmó en su integridad la decisión recurrida y concedió el recurso de apelación ante el Director General Marítimo.

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 52 del Decreto Ley 2324 de 1984, 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.

ARGUMENTOS DEL APELANTE

Del escrito de apelación presentado por el Abogado HERNANDO PALACIOS ASPRILLA, este Despacho se permite extraer los siguientes argumentos:

1. Afirma el recurrente, que el Capitán de la nave nunca pierde el mando de esta, que el Piloto Práctico es un simple Asesor, y que si algo fallare en la maniobra por causa imputable al Práctico corresponde al Capitán, Armador o al Agente Marítimo exigir de éste la responsabilidad por el mal asesoramiento, hecho que no le corresponde determinar

1605

a la Autoridad Marítima, con lo que considera que se ha proпасado la facultad de investigación.

2. Indica que en el expediente no hay certeza de que en el puente de mando se haya sentido golpe alguno en el momento del incidente, además que el Piloto Práctico en su declaración afirmó que sugirió la orden de marcha avante, pero que por razones desconocidas para él la reacción no fue inmediata (la nave no respondió o no fue oportunamente ejecutada la orden), con lo que concluye que hay duda pues dentro de la investigación no existen elementos suficientes que permitan determinar que no se dio la instrucción.

Además, que a pesar de que se solicitó en audiencia no se requirió allegar al expediente la copia del libro de campana para saber en qué momento se impartió la instrucción de avante y cuanto se tardó en ejecutarla.

3. Considera que es imposible para una persona jurídica responder en extensión de la norma, excepto patrimonialmente por los hechos de sus dependientes, pues cualquier violación a la normatividad marítima por parte del Piloto Práctico es de su exclusivo resorte, pues en esta clase de procesos sancionatorios no se puede sancionar por solidaridad, cosa diferentes es que se sancione y se diga que la empresa a la que se encuentra afiliado el Práctico es civilmente responsable por las sanciones pecuniarias que se le impongan en desarrollo de sus funciones.

En virtud del principio de la *nom reformatio in pejus* no puede modificarse la sentencia haciendo más gravosa la situación del tercero, por lo que considera que se debe declarar que PILTEC E.U no es responsable por violación a las normas de Marina Mercante, pues no ha cometido tal infracción, por ser estas del resorte del Piloto Práctico, debido a que a éste le correspondía informar los hechos relevantes en desarrollo de la maniobra.

Así mismo, considera que en cuanto a la violación a las normas de Marina Mercante por parte del Piloto Práctico tampoco se puede modificar la decisión de primera instancia, en el sentido de declarar solidariamente responsable a la empresa PILTEC E.U, conforme el principio enunciado en el párrafo anterior.

4. En relación con la vulneración de las normas de Marina Mercante por parte del Piloto Práctico solicita la modificación del artículo que la declara, teniendo en cuenta que el hecho fue inexistente, porque habiendo podido suceder un contacto del buque con la losa del muelle, como se evidencia en el video anexo a la investigación, este no aparentaba tener consecuencias, pues el desestimó que se hubiere presentado un daño en la estructura de éste.

Finalmente, solicita se aplique la sanción menos rigurosa al Piloto Práctico, pues considera que una multa de diez salarios mínimos es excesiva, además que en este caso no ha existido ninguno de los agravantes contemplados en el artículo 80 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ANÁLISIS TÉCNICO

El Perito Marítimo IGOR ARELLANO LARCHAME, en su dictamen pericial rendido el día 20 de abril de 2011 (folios 152 al 173 tomo No. 2), concluyó lo siguiente:

- **Análisis del video:** De los videos presentados por la terminal Portuaria Muelles el Bosque, se observa que la motonave inicia la operación de separarse del muelle con la asistencia de dos remolcadores, este intenta hacer un viraje a babor con el fin de dejar libre la boya verde y manteniendo una buena distancia entre el buque y el muelle.

Cuando el buque deja libre la boya, el remolcador de popa deja de empujar y queda libre, para que el de proa continúe con la caída, se observa que da pequeños giros de la propela para atrás para reducir la viada hacia adelante del buque.

Una vez el viraje de la proa del buque este comienza a tener viada hacia popa, teniendo suficiente distancia para frenarla dando marcha avante, pero se observa que solo se da máquina avante cuando se golpea el muelle.

- **Conclusiones:** No se puede afirmar o negar que la motonave no tenía la capacidad de dar marcha avante en el momento en que se estaba presentado el avance hacia popa de la misma.

Las condiciones del tiempo durante la maniobra de zarpe no ponían en riesgo la maniobra, los vientos presentes no eran fuertes.

Acuerdo lo observado en el video, la maniobra desarrollada por el Piloto Práctico hasta el momento del siniestro se estaba desarrollando para dejar libre la boya verde y salir paralelo al muelle. Acción que no representaba riesgo para la maniobra.

No se puede establecer si se presentó fallas en máquinas y si se dieron las órdenes adecuadas en el puente para evitar el siniestro, ya que no se dispone de información del personal del buque y no hay copia de los libros de puente y máquinas.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Respecto a los argumentos presentados por el apelante esta Dirección General los resolverá de la siguiente manera:

1. Sobre el primer argumento del apelante, relacionado con la carencia de facultad para que la Autoridad Marítima investigue las posibles malas asesorías de los Pilotos Prácticos durante una maniobra, se debe aclarar lo siguiente:

El artículo 76 del Decreto Ley 2324 de 1984, prevé:

*"Artículo 76. Competencia. **Corresponde a la autoridad marítima**, como responsables de la supervisión, control y reglamentación de las actividades marítimas y portuarias en la República*

163

de Colombia, previa investigación, determinar y aplicar cuando hubiere lugar, las sanciones disciplinarias o multas por infracciones o violaciones a normas relativas a las actividades marítimas y de la Marina Mercante" cursiva, negrilla y subrayas del Despacho.

A su turno, el artículo 77 de la norma *ibídem*, reza:

"Artículo 77. Facultad disciplinaria. Se entiende por facultad disciplinaria la competencia para sancionar a cualquier persona natural o jurídica, que ejerza directa o indirectamente actividades marítimas dentro del territorio nacional. Pueden ser sujetos de sanciones disciplinarias todas las personas naturales o jurídicas que se encuentren bajo la competencia de la autoridad marítima o que ejerzan estas actividades en forma directa o indirecta" cursiva, negrilla y subrayas del Despacho.

Por su parte, el artículo 79 de la norma en cita, contempla:

"Artículo 79. Infracciones. Para los efectos del presente Decreto, constituye infracción toda contravención o intento de contravención a las normas del presente Decreto, a las leyes, decretos, reglamentos y demás normas o disposiciones vigentes en materia marítima, ya sea por acción u omisión" cursiva, negrilla y subrayas del Despacho.

En tal sentido, la Ley 658 de 2001 "Por la cual se regula la actividad marítima y fluvial de practica como servicio público en las áreas Marítimas y Fluviales de jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional, dispone:"

"ARTÍCULO 15. Obligaciones del Piloto Práctico. (...)

5. Acatar las disposiciones de la Autoridad Marítima Nacional, así como las instrucciones y/o recomendaciones del Capitán de Puerto o de su representante en lo referente a la actividad marítima de practica"

Así mismo, la norma *ibídem*, prevé:

"ARTÍCULO 63. Sanciones. Las sanciones a que hubiere lugar por la violación o infracción a cualquiera de las normas citadas en la presente Ley se aplicarán de conformidad con lo establecido en el Decreto ley 2324 del dieciocho (18) de septiembre de 1984 y de las normas que los modifiquen o adicionen en lo relacionado con la actividad marítima de practica."

Las normas citadas, especifican con claridad la competencia con la que cuenta la Dirección General Marítima para investigar y sancionar a las personas que realicen actividades marítimas, entre ellos los Pilotos Prácticos, cuando vulneren la normatividad marítima colombiana, razón por la que no es de recibo para el Despacho el argumento del apelante.

2. En relación con el segundo argumento, que hace referencia a que no existe la certeza de que en el puente de mando se haya sentido golpe alguno en el momento del incidente y que el Piloto Práctico sugirió la orden de marcha adelante, pero que no se conocen las razones por las cuales ésta no se acató, además que a pesar de que solicitó el libro de campana de la nave no se requirió, concluyendo que existe duda, el Despacho considera lo siguiente:

164

Obran en el proceso las siguientes pruebas:

- Documento del 19 de noviembre de 2010, suscrito por el Piloto Práctico CARLOS BRAVO VINUENZA (folios 34 y 35) sin sello de recibido, ni radicado en la Capitanía de Puerto de Cartagena, en la que informó lo siguiente: *"(...) Al iniciar el viraje frente al muelle, se ordena a los remolcadores parar para hacerlo solamente con la viada y se ordena mínima avante a fin de librar la popa del muelle durante la virada. La anterior orden se repite en tres ocasiones, antes de que la máquina propulse hacia avante, entretanto, el buque se encuentra haciendo el viraje solo con la viada y alcanza a rozar con la popa a estribor, la punta superior del muelle entre defensas, sin ocasionar daño al buque. En referencia al muelle quiero resaltar que no se produjo impacto y solamente existió un ligerísimo contacto entre el casco y la arista de cemento."*
- En diligencia de declaración jurada rendida por el Piloto Práctico CARLOS BRAVO VINUENZA (folios 52 al 55), al preguntársele si los remolcadores se encontraban halando o empujando, informó: *En el momento del viraje se encontraban parados virando solamente con la viada, después de ordenar máquina avante al buque y no responder al remolcador de popa se le ordena halar para evitar cualquier incidente".*

Acerca de si fue después del golpe que se dio la orden al remolcador Coveñas, dijo: *"Todas las órdenes se hicieron simultánea, máquina avante y al no responder se ordena al remolcador halar al estar tan cerca de la popa del buque con el muelle, alcanza a impactar antes de separar los remolcadores."*

En relación con que la colisión del buque con el muelle tuvo como causa durante la maniobra la no respuesta de la máquina en las dos ocasiones a las que se refirió con anterioridad, manifestó: *"En caso de haber respondido la máquina a tiempo no se hubiera producido la colisión."*

De lo dicho por el Piloto Práctico CARLOS BRAVO VINUENZA, se concluye que en el momento del incidente los remolcadores estaban parados virando el buque solamente con la viada, en el momento de la orden de máquina avante y esta no responder se ordenó a los remolcadores halar para evitar un incidente, sin embargo, la nave alcanza a impactar antes de separar los remolcadores, así mismo, que de haber respondido la máquina se hubiera podido evitar la colisión.

- En declaración rendida por DEIVI MENDOZA VELASQUEZ, en calidad de Capitán del Remolcador "CAREX" (folios 55 y 56), en la que relató los hechos así: *"A las trece y cuarenta y cinco horas, me dirigí hacia muelle el Bosque, sitio 2, para asistir la maniobra de desatraque de la motonave CARIBE MAIDEN, a las 13:55, arribó al área de maniobra, stanby, a espera de orden del Piloto para iniciar la manobra, a las 14:30 horas por orden del Piloto procedemos a asegurar línea en el costado de proa babor, a partir de ese momento inicia la maniobra, nuestra posición siempre fue mantenernos a 90° por orden del Piloto, a las 15:00 finaliza la maniobra quedando el remolcador CAREX libre de línea y finaliza la asistencia del remolcador por orden del Piloto."*

Se le preguntó si en el preciso momento en que ocurrió el siniestro se encontraba empujando o halando, dijo: *"En el momento me encontraba libre de línea y stanby"*

De lo dicho por el Capitán del Remolcador "CAREX" se concluye que a las 14:30R horas por orden del Piloto Práctico el Remolcador aseguró la línea del costado de proa babor, finalizando la maniobra a las 15:00R y que en el momento en que ocurrió el siniestro éste se encontraba libre de línea y stanby.

- En declaración rendida por el señor LUIS TORRES ERAZO, en calidad de Capitán del Remolcador "COVEÑAS", narró los hechos de la siguiente manera: *"Nosotros fuimos citados a las 14:00 horas para el desatraque de ese buque, el área de maniobra llegamos diez minutos antes, y recibimos órdenes del Piloto de asegurar el remolcador popa babor, hubo un lapso de unos 15 minutos para iniciar el desamarre del buque y comenzamos maniobra por órdenes del Piloto halando ambos remolcadores, para abrir el buque del muelle, después que el Piloto consideró que tenía espacio suficiente nos daba órdenes de empujar para desplazar el buque y colocarlo en posición de salida del canal norte del muelle el bosque, las ordenes fueron cumplidas a cabalidad según la necesidad del Piloto, cuando comenzó a hacer viraje el buque,, este empezó a ir hacia popa y yo le reporté una distancia de unos 20 metros , y volvió a decir el Piloto que el buque seguía con viada hacia atrás. Hubo un lapso de silencio y operaciones le reportó que estaba a cinco del muelle y que iba a tocar al muelle; luego el Piloto después que tocó el muelle, le dijo al piloto al señor de operaciones que el buque no le había respondido las máquinas y cuando ya las máquinas del buque le respondieron siguió el Piloto la finalización de la maniobra para sacarlo por el canal norte de muelle el Bosque. Cuando el buque empezó a salir del canal, el Piloto le dice al señor de operaciones que de parte del Capitán del buque le va a enviar un kilito de cemento para que cubra el sitio donde tocó al muelle" negrilla, cursiva y subrayas fuera de texto.*

Se le preguntó si en el preciso momento en que ocurrió el siniestro se encontraba empujando o halando, manifestó: *"El Piloto Práctico me había mandado a parar."*

En relación con si al momento del incidente el remolcador "COVEÑAS" recibió por parte del buque en algún momento de la maniobra orden de halar en vista de que era inminente la colisión con el muelle, a lo cual informó: *"La orden de halado fue al principio cuando se estaba abriendo el buque en el muelle"*.

Se le preguntó en declaración rendida por el Piloto Práctico manifestó que ante la inminencia de la colisión con el muelle le solicito que halara el buque, sin embargo, usted en su respuesta anterior manifestó que la única orden de halar la recibió del Piloto fue al comienzo de la operación para abrir el buque del muelle, como explica usted la aparente contradicción existente entre la declaración del Piloto Práctico y lo manifestado por usted en esta diligencia, a lo que contestó: *"La última orden de nosotros fue empujar al buque por popa para virarle la popa y colocarlo en posición de salida. Un tiempo antes de que tocara el muelle nos mandó parar el Piloto."*

Se le solicitó aclarara si cuando menciona que el buque coge viada a popa es en dirección al muelle o es como si estuviese dando marcha atrás, a lo que comunicó: *"El buque coge viada hacia popa, lo que pasa es que el buque está terminando de rotar para colocarlo en el canal de salida, en ese momento es que coge viada hacia popa."*

Se le pregunto si recibió la orden del Piloto de hala en el momento que se evidenció que el buque iba a golpear el muelle, dijo: *"No recibí la orden de halar."*

De la declaración rendida por el Capitán del Remolcador "COVEÑAS" se concluye que el día de los hechos en el momento en que el buque emprendió el viraje este se empezó a ir hacia popa, se le reportó la distancia de 20 metros al Piloto, a lo que éste indicó que el buque seguía con viada hacia atrás, posteriormente hubo un lapso de silencio y operaciones le reportó que estaba a cinco metros del muelle y que iba a tocarlo, una vez el barco tocó el muelle el Piloto le dijo al de operaciones que el buque no había respondido las máquinas, una estas respondieron el Piloto siguió con la maniobra para sacarlo del canal norte del muelle el Bosque. Cuando el buque empezó a salir del canal el Piloto le dice al de operaciones que de parte del Capitán del buque le va a enviar un kilo de cemento para que cubra el sitio donde tocó al muelle.

En igual sentido, se extrae que en el momento de la ocurrencia del siniestro se el Piloto Práctico le había dado la instrucción al remolcador de parar y que la orden de halado solamente se la dieron al inicio cuando el buque se estaba abriendo en el muelle, pues la última orden fue la de empujar el buque para virar la popa y colocarlo en posición de salida y que antes de que la nave tocara el muelle el Piloto los mandó a parar, y que no recibió en este momento la orden de halar.

- En declaración rendida por el señor SIXTO RAFAEL MARTÍNEZ NIÑO, en calidad de supervisor marítimo de Muelles El Bosque S.A (folios 107 al 110), quien relató los hechos de la siguiente manera: *"Inicialmente nosotros recibimos instrucción de la agencia naviera a la hora del zarpe, luego de confirmado la hora del zarpe esperamos al Piloto la hora que aborde la motonave, quedamos en contacto con el Piloto en el canal 66 que es el canal que utilizamos en muelles El Bosque para comunicarnos con el Piloto, a las 14:50 ese día quedó libre del muelle, apoyado de los remolcadores Coveñas y Carex, ellos se despegan del muelle aproximadamente a 40 metros, luego hacen un giro para salir por el canal, luego el Capitán del Remolcador Coveñas le informa al Piloto Práctico que es Carlos Bravo que se está acercando al muelle, inmediatamente yo le digo también mi capi a 20 metros del muelle el responde que sí, luego le notifico 10 metros del muelle, pero siempre la motonave se siguió acercando al muelle hasta golpear el muelle con el timón de la motonave, cuando se golpea el muelle con el timón de la motonave la propele del buque empieza a girar, entonces yo le informo mi Capitán nos averió el muelle, lo que me responde es sí ya me informaron, alguna cosa estamos en contacto en el canal 11, inmediatamente lo que hice fue notificar en el centro de operaciones de muelles El Bosque el incidente ocurrido, el siguió su rumbo normal, no se regresó, eso fue lo que ocurrió en el incidente."*

De lo manifestado por el supervisor marítimo de Muelles El Bosque S.A, se extrae que el día de los hechos durante la maniobra el Capitán del Remolcador "COVEÑAS" le informó al Piloto Práctico que se estaba acercando al muelle, lo que fue corroborado por el operador de Muelles El Bosque S.A, al avisarle que se encontraba a 20 metros del muelle, a lo que el Piloto Práctico respondió que sí, luego se le notificó que estaba a 10 metros del muelle pero la motonave siguió acercándose hasta golpearlo con el timón de la motonave.

Las pruebas anteriormente transcritas evidencian que si bien es cierto no obra en el expediente copia del libro de campana que permitieran identificar los tiempos en que se emitieron las órdenes en el puente de mando, también lo es que en virtud del principio de la sana crítica existen pruebas dentro del proceso que determinan que con posterioridad a que la máquina de la motonave "CARIBE MAIDEN" no respondió las ordenes emitidas por el Piloto Práctico, éste decidió dejar los remolcadores "CAREX" y "COVEÑAS" en stand by, es decir, contrario a lo afirmado en su declaración a pesar de que se le avisó el acercamiento y colisión inminente de la motonave, no tomó acciones que hubieran permitido evitar que la nave tocar el muelle.

Ahora bien, es de aclarar que como lo indica el apelante el Piloto Práctico es un asesor tal como lo dispone el artículo 14 de la Ley 658 de 2001, por lo tanto el Capitán de la nave nunca pierde el mando de esta, en virtud de ello se debe recordar que la navegación marítima ha sido considerada como una actividad peligrosa, pues conlleva el empleo de un medio calificado como peligroso en el desarrollo de una determinada actividad realizada por el hombre, tal como lo establece el artículo 2356 del Código Civil.

Al respecto de la actividad peligrosa la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia¹ ha reiterado²:

"Entendido, de la manera aquí expuesta nuestro art. 2356 tantas veces citado, se tiene que el autor de un hecho no le basta alegar que no tuvo culpa ni puede con esta alegación poner a esperar que el damnificado se la compruebe, sino que para excepcionar eficazmente ha de destruir la referida presunción demostrando uno al menos de estos factores: caso fortuito, fuerza mayor, intervención de elemento extraño" (cursivas, negrilla y subrayas del Despacho).

En este orden de ideas, queda claro que el Capitán de la nave como jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave está obligado a dirigir personalmente la maniobra del buque al entrar o salir del puerto, para garantizar la seguridad de la nave y a utilizar los servicios de un Piloto Práctico como su asesor en la maniobra.

Por su parte el Piloto Práctico debe desarrollar su actividad observando que se garantice la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad de las embarcaciones, de su carga y de las instalaciones portuarias, así como la protección al medio marino.

Así las cosas, revisado el expediente no obra constancia que acredite que el Capitán de la nave "CARIBE MAIDEN" de bandera de Filipinas, haya actuado al amparo de una de las causales de exoneración de responsabilidad, dado que le correspondía demostrar probatoriamente el elemento extraño que logre romper la presunción de responsabilidad contenida en el artículo 2356 del Código Civil, *máxime* cuando a pesar de que el fallador de primera instancia durante la instrucción del proceso lo citó en diferentes oportunidades y éste no acudió ante el Despacho, dando lugar así a la presunción de confesión consagrada en el artículo 38 del Decreto Ley 2324 de 1984, qua a su tenor dice:

"Artículo 38. Presunción de confesión. La no comparecencia del citado, su renuncia a responder o su respuesta evasiva, harán presumir ciertos los hechos susceptibles de prueba por confesión, sobre los que versen las preguntas asertivas, admisibles, que se formulen dentro de la diligencia, siempre que el Capitán de Puerto le advierta de esta consecuencia y no obstante el citado persista en tal conducta. Será excusa razonable para no asistir a la primera audiencia que el Capitán o Capitanes de las naves o artefactos navales materia del proceso no puedan asistir acompañados de sus abogados" (cursiva, negrilla y subrayas del Despacho).

¹ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, sentencia del 24 de agosto de 2009, M.P. William Namén Vargas.

² Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, sentencia del 27 de febrero de 2009, M.P. Arturo Solarte Rodríguez.

³ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, sentencia del 29 de abril de 2005, M.P. Carlos Ignacio Jaramillo Jaramillo

En virtud de lo anterior, este Despacho evidencia que pese a que en el momento en que la máquina de la motonave "CARIBE MAIDEN" no respondió, el Piloto Práctico no ordenó a los remolcadores intervinientes en la maniobra, halar la nave en el cuándo ésta se aproximaba al muelle, siendo inminente el abordaje, la responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo entre la citada nave y el muelle No. 2 del terminal marítimo Muelles el Bosque No. 2, es atribuible a la falta de precaución en el obrar del Capitán de la nave, señor TITO BALAIS CAMPERO, toda vez, que como consta en las pruebas aportadas al proceso es él quien dirigía la maniobra, pudiendo corregir las órdenes del Piloto Práctico, así mismo, tenía el deber probatorio de demostrar el elemento extraño que logre eximirlo de responsabilidad, lo que no hizo, toda vez, que no acudió al proceso.

Lo anterior, permite al Despacho concluir con meridiana claridad que la responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje de la motonave "CARIBE MAIDEN" es atribuible únicamente al Capitán de la nave, pues como se indicó con anterioridad, éste conservó siempre el mando de la ésta, razón por la cual este Despacho procederá a modificar el artículo segundo del decisión de primera instancia excluyendo de responsabilidad al Piloto Práctico señor CARLOS BRAVO VINUENZA,

3. Acerca del tercer planteamiento que hacer referencia a que no se puede sancionar por solidaridad a una persona jurídica por los hechos de sus dependientes, toda vez, que en el asunto objeto de investigación la empresa PILTEC E.U, no puede responder por las actuaciones del Piloto Práctico, el Despacho considera lo siguiente:

Conforme lo actuado en el proceso, es evidente que la sanción por violación a las normas de Marina Mercante impuesta a la empresa PILTEC E.U, no se aplicó en solidaridad de las acciones del Piloto Práctico, sino directamente, toda vez, que como lo expresó el fallador de primera instancia la Ley 658 de 2001⁴ en el numeral 12 del artículo 2, establece que la empresa de practicaje es la que se constituye conforme las leyes nacionales, cuyo objeto social es la prestación de la actividad marítima y fluvial de practicaje, la cual deberá estar debidamente equipada e integrada por uno o varios Pilotos Prácticos con licencia vigente.

Ahora bien, la norma *ibídem* en el numeral 5 del artículo 49 prevé:

"Obligaciones de las empresas de practicaje: Las empresa de practicaje debidamente autorizadas mediante licencia de explotación comercial, tendrán las siguientes obligaciones: (...) 5. Suministrar información oportuna y veraz a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción, sobre la ocurrencia de novedades que se presenten en desarrollo de la actividad por cualquiera de los Pilotos de la empresa (...)"

Lo anterior relacionado con el caso en concreto, se traduce en que ni el Piloto Práctico CARLOS BRAVO VINUENZA, ni la empresa PILTEC E.U, cumplió con la obligaciones citadas anteriormente, y establecidas en la Ley 658 de 2001, razón por la cual este Despacho no comparte el planteamiento del apelante.

⁴ Ley 658 de 2001 "Por la cual se regula la actividad marítima y fluvial de practicaje como servicio público en las áreas Marítimas y Fluviales de la jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional."

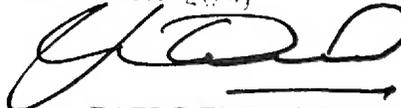
169

ARTÍCULO 4°. DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Cartagena, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 5° Ejecutoriado el presente acto, envíese copia del mismo con la respectiva constancia, a la Subdirección de Marina Mercante y al Grupo Legal Marítimo de esta Dirección, para lo de su competencia.

Notifíquese y cúmplase.

24 JUN 2016



Vicealmirante **PABLO EMILIO ROMERO ROJAS**
Director General Marítimo