

**Ref: 11214102815 SINIESTRO “KANG YAO (Bandera de Hong Kong) & MONTE OLIVA (Bandera Alemana)”**

**(Apelación)**

**Puerto Buenaventura**

**Antecedentes**

El día 22 de marzo de 2014 ocurrió el siniestro marítimo de **abordaje** entre la motonave “Kang Yao (Bandera de Hong Kong)”, identificada con matrícula No. OMI 9278777 y la motonave “Monte Oliva (Bandera Alemana)”, identificada con matrícula No. OMI 9283198. El Capitán de Puerto de Buenaventura el 24 de febrero de 2017 profirió decisión de primera instancia declarando responsable del siniestro marítimo de abordaje a los Señores Zhao Lixiang y Carlos Gutiérrez Helo en calidad de Capitán y Piloto Práctico respectivamente de la motonave “Kang Yao”. A su vez, estimo que ambos eran responsables de la violatoria de normas de Marina Mercante e impuso a título de sanción de multa la suma de 3 SMMLV.

El 21 de marzo de 2017, el Señor Henry Moreno Mosquera en calidad de apoderado del Señor Carlos Gutiérrez Helo presentó recurso de reposición en subsidio apelación contra el fallo de primera instancia, al igual que, el abogado Carlos Iván Álvarez actuando en calidad de apoderado del armador, Capitán de la motonave “Kang Yao” y el 25 de julio de 2017 el Capitán de Puerto de Buenaventura resolvió recurso de reposición, confirmando en su totalidad el fallo en primera instancia y concedió el recurso de apelación a la Dirección General Marítima.

**Competencia**

Es competente para conocer del presente caso la Dirección General, facultada por el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el artículo 2 del Decreto Ley 5057 de 2009.

**Argumentos del Apelante**

- En cuanto el recurso apelación alegado por el abogado Henry Moreno en calidad apoderado el Piloto Práctico Carlos Gutiérrez y la empresa de Pilotos Prácticos del Pacífico Ltda., expreso que las velocidades de las corrientes que se presentaron en la zona de giro eran elevadas a la realidad en el informe del Perito, anexando gráficas donde evidenciaba que la colisión se presenta por un fenómeno estrictamente natural y por la tardía de uno los remolcadores al llegar a la maniobra. Igualmente, argumenta que el Perito signado es Oceanógrafo y no Piloto Práctico, por ende, dicho dictamen no tendría validez para la defensa.
- Frente al recurso apelación alegado por el abogado Carlos Iván y calidad de apoderado del armador capitán de la motonave "Kang Yao" se esgrime que:  
*“El piloto Gutiérrez no informó, ni consulto con el Capitán de la motonave las reales condiciones de marea existentes durante la maniobra y tampoco informo al Capitán la situación relacionada con el cambio de remolcadores, ni la demora en su asistencia. Así mismo, el Piloto dio todas las indicaciones a los remolcadores en idioma español y no en idioma inglés. El Piloto Práctico no brindó una completa y leal asesoría y apoyo al Capitán actuando de forma negligente e inconsulta”.*

## **Consideraciones del Director General Marítimo**

Conforme a lo enunciado en el art. 26 del decreto ley 2324 de 1984, en el cual se enuncian los accidentes o siniestros marítimos y uno de estos es el **abordaje** se comprueba que el presente siniestro pertenece a esta categoría.

Se estima relevante considerar que el Piloto Práctico Carlos Gutiérrez obró con una actitud acelerada, poco prudente lo cual conlleva al hecho generador del siniestro objeto de asunto. De igual modo, el Perito designado por la Capitanía de Puerto, se designa de acuerdo a sus especiales conocimientos sobre la presente materia investigación. Conforme el artículo 1495 del Código de Comercio se establece que, “*el capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave*”, razón por la cual, en caso de duda de la manera en que realizará la maniobra de atraque el Piloto Práctico, su deber como Capitán es apartarse de las instrucciones del Piloto o en su defecto relevarlo y no tomar una actitud pasiva, por cuanto la conducta del capitán fue descuidada.

A través de la ley 8 de 1980 se aprobó la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar –SOLAS-, el artículo 2356 del código civil y la ley 95 de 1980 en su Artículo 90, se establece que los eventos dañosos generados por actividades peligrosas se aplica un régimen objetivo del factor de riesgo al que se exponen quienes despliegan ese tipo de actividades, acarreará la presunción de responsabilidad por ser quienes ejecutan la acción.

### **Análisis técnico**

De acuerdo con el dictamen pericial rendido por el señor Ramiro Salazar, Perito Marítimo Navegación y Cubierta se concluye que, las causas del siniestro marítimo de abordaje fue iniciar las maniobras sin la garantía de la disponibilidad de los remolcadores y además las condiciones de marea para la hora de la misma que no eran pertinentes para iniciar la maniobra.

De igual forma con el material probatorio recaudado se observan que tanto el Capitán como el Piloto Práctico de la motonave tuvieron un papel fundamental en la ocurrencia del siniestro, pues si el Capitán no estaba entendiendo las órdenes impartidas por el Piloto, debido a que éstas se estaban emitiendo en idioma español, debió buscar la forma de tenerlas claras. Así mismo, en cuanto las obligaciones de los Pilotos Prácticos el artículo 15 de la ley 658 de 2001 menciona qué:

*Los pilotos prácticos debidamente licenciados por la Autoridad Marítima Nacional, cumplirán las siguientes obligaciones:*

*1. Desarrollar la actividad marítima de practica en la jurisdicción específica de una Capitanía de Puerto que le autorice la Autoridad Marítima Nacional, 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 del medio marino.*

*3. Cumplir la presente ley, la legislación marítima vigente y las normas técnicas inherente a su actividad.*

*4. Informar al Capitán de la nave los posibles riesgos que puedan presentarse durante le maniobra.*

Finalmente, es claro que, no se ha configurado ninguno de los elementos de exoneración de responsabilidad civil extracontractual y que tanto el Capitán como el Piloto Práctico tienen responsabilidad en el siniestro ocurrido.

**Resuelve**

Confirmar en su integridad el fallo en primera instancia.