Ref: 14012010018 SINIESTRO “BARCAZA "Z&P 440" & INTERGOOD VII”

Puerto Santa Marta - (Apelación)

Antecedentes

El día 01 de diciembre de 2010 ocurrió el siniestro marítimo de **abordaje** entre las motonaves “Barcaza "Z&P 440" & Intergood VII”. El Capitán de Puerto de Santa Marta el 31 de diciembre de 2014 profirió decisión de primera instancia declarando responsable del siniestro marítimo de abordaje al Piloto Práctico de la motonave “Intergood VII”. A su vez, estimo un avalúo por los daños ocasionado en $8.433.200 que debían ser pagados a la empresa Internacional Fuels Ltda.

El día 23 de febrero de 2015, la abogada María Elvira Gómez en calidad de apoderada del Propietario “Barcaza "Z&P 440" presentó recurso de reposición y en subsidio apelación contra la decisión de primera instancia.

El 11 de marzo de 2015, la abogada Blanca Vergara en calidad de apoderada del Piloto Práctico presentó recurso de reposición y en subsidio apelación contra la decisión de primera instancia. El 29 de diciembre de 2017 fueron resueltos los recursos de reposición y se confirmó el fallo, concediendo 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 la abogada María Elvira Gómez en calidad de apoderada del Propietario “Barcaza "Z&P 440", se *manifiesta que el avalúo condena debe ser establecida en un fallo concreto no sé extender el concepto de solidaridad ya que el presente siniestro no aplica y hace alusión a que no hay servicio de pilotaje o práctica sin piloto y no pueda haber ejercicio de la actividad por parte del piloto sin empresa de practicaje.*
- En cuanto el recurso apelación alegado por la abogada Blanca Vergara en calidad de apoderada del Piloto Práctico, expone qué, la maniobra de atraque de la Gabarra artefacto Naval no se encontraba en cabeza del Piloto Práctico sino del Capitán del remolcador y que la actuación del mismo era simplemente de asesoramiento. También indica que la asesoría del piloto fue acertada y que por esa razón el Capitán no dudo en aceptar sus asesorías. Así mismo, las órdenes que impartía el Piloto práctico eran las que estaba recibiendo por parte del Coordinador de Puerto, concluyendo con qué, el Piloto solo actúa como representante de comunicaciones con el Coordinador de Puerto.

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.

El artículo 2356 del Código Civil contempla la presunción de responsabilidad en contra de quien despliega actividades peligrosas, preceptuando que se debe actuar con diligencia y cuidado, con posibilidad de exonerarse si se presenta: Caso fortuito o fuerza mayor, el hecho de un tercero, culpa de la víctima.

Conforme al artículo 48 del decreto ley 2324 1984 se establece que los fallos serán motivados debiendo hacer la aclaración de culpabilidad y responsabilidad con respecto a los accidentes investigados. Respecto a este artículo se observa que la providencia de primera instancia está bajo los principios del mismo, se hace la salvedad de que, en este caso no cabe la solidaridad impuesta al agente marítimo determinada por el fallador de primera instancia, pues la responsabilidad de la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje no se desprende de una omisión o acción por parte del capitán del artefacto naval “Barcaza "Z&P 440".

A su vez enuncia que, no es necesario que el Piloto pertenezca a una empresa, pues según el literal E del artículo 140, como requisito se exige una póliza de seguro que pueda ser adquirida de manera personal y directa por el interesado, está póliza entrara a respaldar la actividad del Practicaje.

Así mismo, se establece qué, las obligaciones del Piloto Práctico van más allá de una simple asesoría al momento de la maniobra, pues es la persona encargada de velar por la seguridad de la nave y de las personas a bordo, al momento de brindar su asesoría. Es así que el Capitán a pesar de no desprenderse de su cargo, pone toda su confianza y la seguridad de la nave y su tripulación en cabeza del Piloto, no es aceptable que un Piloto Práctico opte por asesorar una maniobra por simple requisito o como bien lo expone el Piloto en sus declaraciones por costumbre o imposición de la agencia marítima.

Resuelve

Se confirma los artículos 2, 3 y 4 de la decisión de primera instancia.

Se modifica el artículo 1 del fallo y se declara civilmente responsable al Piloto Práctico.