

# DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 23 de diciembre de 2022

Referencia: 11012020001

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Apelación

## OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver los recursos de apelación presentados contra el fallo de primera instancia de fecha 13 de abril de 2021, proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura dentro de la investigación jurisdiccional adelantada por siniestro marítimo de daños a instalaciones portuarias causadas por la motonave “ASAHI OCEAN” identificada con IMO No. 9597408 de bandera panameña, ocurrido el día 14 de enero de 2020, previos los siguientes:

## ANTECEDENTES

1. El Capitán de Puerto de Buenaventura tuvo conocimiento del siniestro marítimo de daños a instalaciones portuarias causadas por la motonave “ASAHI OCEAN” identificada con IMO No. 9597408 de bandera panameña ocurrido el día 14 de enero de 2020, por tal motivo, el día 15 de enero de 2020, ordenó la apertura de la investigación y la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.
2. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió fallo de primera instancia el 13 de abril de 2021, mediante el cual declaró responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo al señor NGUYEN BA HUNG en condición de capitán de la motonave “ASAHI OCEAN” y al señor ALAIN JAIR BUITRAGO PINZÓN en condición de piloto práctico a bordo de la nave; declarando solidariamente responsable al armador y agente marítimo de la citada nave.

Asimismo, determinó el avalúo de los daños ocasionados a la motonave “ASAHI OCEAN” por el valor de VEINTE MIL DOLARES (USD \$20.000) y el valor de los daños ocasionados a la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura en la suma de QUINIENTOS CUARENTA Y CUATRO MILLONES SEISCIENTOS QUINCE MIL CUATROCIENTOS TRECE PESOS M/CTE. (\$ 544.615.413, 00).

3. Dentro del término procesal los apoderados de la sociedad SERVICIOS DE PILOTAJE DE BUENAVENTURA – SPILBUN S.A. y del piloto práctico ALAIN JAIR BUITRAGO PINZÓN; de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A.; y, del capitán, armador y agencia marítima “SCS ADUANERA COLOMBIA S.A.S.” del buque “ASAHI OCEAN”, presentaron recursos de reposición y en subsidio apelación en contra del fallo de primera instancia.

4. Posteriormente, el Capitán de Puerto de Buenaventura mediante providencia de fecha 17 de junio de 2021, resolvió los recursos de reposición interpuestos, confirmando integralmente el fallo proferido en primera instancia y concediendo el recurso de apelación interpuesto ante esta Dirección General.

### ARGUMENTOS DE LOS APELANTES

De los escritos de apelación presentados en contra del fallo de primera instancia, el Despacho se permite extraer lo siguiente:

- **ENRIQUE FERRER MORCILLO – Apoderado de la sociedad SERVICIOS DE PILOTAJE DE BUENAVENTURA (SPILBUN S.A.) y del piloto práctico ALAIN JAIR BUITRAGO PINZÓN**

“(…)

#### EN RELACIÓN CON LA CONDUCTA NÁUTICA DEL PILOTO

*Esta parte discrepa del fallo objeto de esta impugnación, en razón a que es claro que la asesoría al Capitán de la Motonave fue acertada, no incurre el piloto practico en ninguna falla, por el contrario es una maniobra acertada, fruto de la experiencia de muchos años de experiencia en este tipo de maniobras, el problema se presenta frente a la omisión del Capitán en relación a las características técnicas del barco, el capitán al ser mejor conocedor de la reacción del barco a las órdenes de la maquina debió haber informado y poner de aviso al piloto que al ordenar máquinas se obtendría una reacción lenta para ganar velocidad hacia atrás.(…)*

(…)

*Todo lo anterior nos lleva a concluir, que el Capitán NO ACATÓ CABALMENTE LA INSTRUCCIONES DEL PILOTO PRACTICO” en estas condiciones es menester, manifestar que NO puede haber una responsabilidad del piloto práctico cuando su asesoría no es tomada integralmente por el asesorado. Estas circunstancias no fueron tomadas en cuenta en el fallo objeto de este recurso y ruego especialmente volverse a valorar esta situación.*

#### FRENTE AL DICTAMEN PERICIAL

*Consideramos que el dictamen pericial, no fue efectuado técnicamente, en consideración que el perito designado, MARCO FIDEL CRUZ, en materia de ingeniería civil, no es un experto. Y no fue satisfactoria la aclaración solicitada por parte de este, cuando presentó su dictamen, en donde se le solicito inclusive si que el avalúo de los daños, efectuados por el perito a la infraestructura, se fundamentó en estudios y análisis de la SPB, es decir de una de las partes en controversias, lo cual es inadmisibile en razón a que no debe ser considerado equilibrado para el proceso. Esto fue expresado en las alegaciones de conclusión sin que el fallador expresara razones para desatender este argumento. Solo expresa que no se hicieron las objeciones graves al dictamen, cuando tiene la oportunidad de pronunciarse sobre el dictamen valorando los argumentos, y uno tan serio como es la obtención de*

*datos por parte del perito teniendo como fuente una de las partes, a sabiendas que es una discusión en el proceso desde el inicio. (...)*

**-LIZ CAMILA BARBOSA ARDILA – Apoderada de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A.**

**A. REPARACIÓN INTEGRAL DE LOS DAÑOS SUFRIDOS POR MI MANDANTE CON OCASIÓN DEL SINIESTRO MARITIMO DEL 14 DE ENERO DEL AÑO 2020.**

*(...)*

*Cuando la DIMAR ejerce función jurisdiccional lo hace en virtud de las características que como fallador especializado y versado en los asuntos sometidos a su conocimiento ha de tener, y bajo esa premisa acuden las partes al trámite preferente establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984. Sin embargo, es claro que en el presente caso no se tuvieron en cuenta las dinámicas propias de un puerto de servicio público, al exigirle a mi representada la acreditación de los perjuicios sufridos a título de lucro cesante al conminarla a demostrar la existencia de contratos, y desestimar los estudios técnicos aportados por la SPRBUN que cuantificaban dicho perjuicio, así como desconocer el dictamen pericial emitido por el perito nombrado por la Capitanía de Puerto.*

*(...)*

*De allí que no resulte acertado pretender que, en un siniestro marítimo, que obedece a un típico ejemplo de responsabilidad civil extracontractual, se obligue al afectado a acreditar el lucro cesante a la existencia de contratos, bastará con demostrar que el daño aconteció, y cuantificar el perjuicio de manera fehaciente.*

*(...)*

**B. CONTRADICCIÓN DEL FALLADOR PARA JUSTIFICAR LA NO PROCEDENCIA DEL LUCRO CESANTE**

*(...)*

*El aparte transcrito lleva a colegir que, no fue por ausencia de los contratos como medio de prueba, que el Capitán de Puerto no accedió a lo pretendido, sino que con lo obrante en el proceso no pudo comprender "el origen de dichas cifras", afirmación que bajo cualquier circunstancia materializa una flagrante conculcación de los derechos de mi poderdante al interior de este proceso como parte afectada.*

*Las diferentes vicisitudes que al interior de la Capitanía del Puerto de Buenaventura se hayan presentado, como, por ejemplo, la asunción de tres capitanes de puerto del caso Ref. 11012020001, no puede bajo ninguna circunstancia redundar en perjuicio de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A (...)*

*Finalmente, resulta imperioso precisar que, no se evidencia al interior del proceso, actuaciones tendientes a dilucidar por parte del Capitán de Puerto las dudas razonables que sobre las cifras obrantes en los diferentes medios probatorios pudieron surgirle, por lo que será inadmisibles que, ante dicha*

*omisión del fallador, ahora se le endilgue a mi poderdante una inactividad probatoria al no haber "aportado contratos", cuando resulta palmario que lo que fundó la negativa frente al lucro cesante fueron las dudas que le surgieron al hoy Capitán de Puerto, dudas relacionadas con el origen de las cifras."*

**CARLOS RAUL DUQUE MORALES en condición de apoderado del capitán, armador y agencia marítima SCS ADUANERA COLOMBIA S.A.S. del buque "ASAHI OCEAN"**

**1. FALTA DE ANÁLISIS DE LA REALIDAD FÁCTICA Y DE LAS PRUEBAS APORTADAS A LA INVESTIGACIÓN**

(...)

*A continuación, se esbozan los elementos que dejaron de ser analizados por el respetado Capitán de Puerto en su fallo y que, sin duda alguna, son esenciales para alcanzar una decisión que se ajuste a la realidad de los hechos que fueron debidamente probados a lo largo de la actual investigación.*

*1.1. Correo electrónico del Gerente General de SPILBUN S.A dirigido a la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura (Señores Claudio Mustico, Gustavo Florez, Jair Fernel Cuero, y Marco Antonio Vacca) el día 10 de enero de 2020 - cuatro días antes del siniestro - informando sobre el mal estado de la defensa ubicada en la abscisa 1320 (Folios 17 y 18)*

(...)

*1.2. Informe de inspección marítima elaborado por los Señores John Eduin Gamboa, Líder Proceso M6 Seguridad Marítima en Puertos, y Fabián H. Molina, Inspector de Seguridad Marítima en Puertos CP1, en donde se señala que en la abscisa KO+010 del muelle No. 10, presuntamente afectada durante el incidente, "no hay defensa instalada" (Folios 87 y 88).*

(...)

*Al respecto, el artículo 2357 del Código Civil dispone: "La apreciación del daño está sujeta a reducción, si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente".*

*El artículo anteriormente citado, es el fundamento actual del régimen general de concurrencia de culpas con la víctima de un siniestro, el cual le permite al juez (en nuestro caso el Capitán de Puerto), analizar los actos de las diferentes partes del proceso de forma simultánea e identificar si estos concurren en a la generación del resultado o daño.*

(...)

*1.3. Dictamen pericial aportado por el Señor Perito Marítimo Marco Fidel Cruz Martínez (Folios 390 a 442) y su correspondiente escrito de aclaraciones (Folios 531 a 533).*

(...)

*En ese sentido, se concluye que (i) El respetado Capitán de Puerto en su fallo interpretó erróneamente que el Perito Marítimo había hecho un pronunciamiento técnico sobre el avalúo de los presuntos daños ocasionados a la sociedad portuaria, (ii) en su lugar, el perito se limitó únicamente a transcribir los resultados de un estudio aportado por la parte interesada en el*

avalúo de los daños, (iii) no obstante, el Perito Marítimo aclaró que consideraba necesario un mayor análisis técnico, lo cual fue ignorado por el respetado Capitán de Puerto, y (iv) el dictamen pericial carencia de varios de los elementos mínimos requeridos por el artículo 226 del Código General del Proceso, lo cual no fue advertido por el respetado Capitán de Puerto.(...)

## **2. ERROR AL CONSIDERAR LA EXISTENCIA DE UNA PRESUNCIÓN DEL NEXO DE CAUSALIDAD.**

(...)

*Sin duda alguna, resolver este caso declarando la responsabilidad del Capitán y Piloto Práctico con fundamento en la existencia de un nexo causal con esta mínima argumentación y falta de análisis probatorio, resulta ser completamente violatorio del derecho al acceso a la administración de justicia de las partes. De ninguna forma se puede pensar que el párrafo anteriormente citado pueda ser considerado una motivación suficiente para concluir la existencia de un nexo de causalidad en este siniestro (...)*

## **3. INDEBIDA CONTRADICCIÓN DEL ESTUDIO REALIZADO POR LA FIRMA ESPECIALIZADA POR INGENIERIA ESTRUCTURAL ROMERO & SERNA, CONTRATADA POR LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA.**

(...)

*En ese sentido, se puede concluir sobre el estudio realizado por la firma especializada de ingeniería estructura Romero & Serna que (i) no fue aportado de forma apropiada por la sociedad portuaria como una prueba dentro del proceso, (ii) no reposa en el expediente salvo por las citas que se incluyen del mismo en el informe pericial, (iii) no pudo ser objeto de contradicción por parte de las demás partes del proceso, y (iv) es una prueba completamente imparcial.*

(...)

## **4. AUSENCIA DE PRUEBA SUFICIENTE DEL DAÑO.**

*Como se pudo anticipar, uno de los elementos estructurales de la responsabilidad civil es el daño, sin el cual no puede haber lugar a la atribución de responsabilidad. Es importante señalar que el daño a la luz de nuestro Código Civil debe ser personal, cierto y determinado o determinable. Más aún, se debe resaltar como se hizo líneas atrás que a la luz del artículo 167 del Código General del Proceso, el daño debe ser probado por quien alega sufrirlo.*

(...)

*Dicho esto, se reitera nuevamente que las pruebas aportadas al expediente únicamente contemplan un avalúo de la reparación o reemplazo de los pilotes y las defensas del muelle No. 10 de la sociedad portuaria, sin embargo, ninguno de los elementos probatorios que reposan en el expediente analiza el estado previo de las defensas o los pilotes del muelle No. 10 o la vida útil restante de la instalación portuaria, condiciones sin las cuales no es viable calcular la cuantía de un presunto daño. (...)"*

## CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Habiendo citado los principales argumentos expuestos en los recursos de apelación interpuestos por los apoderados, se observa que estos fueron allegados dentro del término legal establecido por el Decreto Ley 2324 de 1984. Así las cosas, procede el Despacho a resolver los referidos recursos de la siguiente manera:

- **Argumentos del apoderado del piloto práctico ALAIN JAIR BUITRAGO PINZÓN y SPILBUN S.A.**

En lo que respecta al primer argumento relacionado con la conducta náutica del piloto práctico, es menester referirse a lo dispuesto en el numeral 25 del artículo 2 de la Ley 658 de 2001, debido a que esta define el concepto de piloto práctico, de la siguiente manera:

*“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.”* (Cursiva fuera del texto original)

Asimismo, la misma norma en el artículo 15, especialmente en su numeral 1, indica que dentro de las obligaciones del piloto práctico se encuentra, la siguiente:

*“Desarrollar la actividad marítima de practica en la jurisdicción específica de una Capitania 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.”* (Cursiva y subraya fuera del texto original)

En ese sentido, resulta claro que el piloto práctico ALAIN JAIR BUITRAGO PINZÓN como persona experta en el conocimiento de las condiciones de la jurisdicción de Buenaventura, tenía el deber de llevar a cabo la asesoría de la maniobra a bordo de la motonave “ASAHI OCEAN” bajo la observancia de todos aquellos factores que podían poner en peligro la seguridad de la nave en la que se encontraba a bordo, así como la instalación portuaria en la cual se estaba realizando el zarpe.

Adicionalmente a lo anterior, el artículo 17 de la norma *ibidem*, contempla que dentro del procedimiento complementario que debe llevar el piloto práctico antes de iniciar la maniobra, debe solicitar al capitán del buque la información completa acerca del buen estado de funcionamiento del mismo, del equipo de fondeo, de la maquinaria principal, auxiliar y de las ayudas a la navegación que se empleen en la respectiva maniobra.

Es necesario para la correcta ejecución de la maniobra que el piloto práctico conozca con anterioridad al inicio de la misma la velocidad de reacción de las máquinas, la fuerza y distancia que recorrería el buque en determinadas circunstancias, de acuerdo a las características técnicas del buque y del lugar en que se desarrollará la maniobra.

Por tal razón se considera que la asesoría brindada por el piloto práctico no fue diligente y mucho menos eficaz, toda vez que al percatarse que el buque no respondía de la forma esperada, debió tomar las acciones correspondientes para evitar el siniestro.

En razón de lo anterior este Despacho discrepa respecto a lo mencionado por el abogado del piloto práctico en el recurso de apelación, debido a que si bien el capitán de la nave resulta ser el mayor conocedor de la nave dada su condición, no es menos cierto que la ley impone al piloto práctico como encargado de la asesoría de la maniobra, el deber de solicitar información relacionada con el buque y el funcionamiento de sus equipos, con el objeto de realizar una evaluación sobre el desarrollo de la misma y que su ejecución pueda ser adecuada.

Por otro lado, frente al argumento concerniente a que el capitán de la motonave "ASAHI OCEAN" no aceptó en su integridad la asesoría brindada por el piloto práctico, respecto a la orden de "dar marcha atrás" cuando la nave se acercaba al muelle #10 con riesgo de colisión, la presente instancia debe indicar que conforme a las pruebas obrantes en el expediente, se evidencia que efectivamente el Capitán modificó la orden dada por el Piloto Práctico, ya que, si bien es cierto que la ley establece a este último como encargado de la asesoría de la maniobra, también lo es que el capitán de la nave es quien tiene el pleno control de la navegación y en el caso concreto consideró que las órdenes que estaban siendo impartidas por el piloto, no eran lo suficientemente adecuadas para evitar el siniestro.

Adicionalmente, es de resaltar la responsabilidad que recae sobre el piloto práctico en cuanto es el encargado directo de impartir las ordenes a los remolcadores que asisten la maniobra, con el fin de garantizar la seguridad de la nave, tripulación y puertos; por lo que estos se limitan a cumplir con las ordenes que se dan por parte del práctico desde el puente de mando del buque.

En ningún momento se cuestionó la capacidad e idoneidad de los remolcadores, razón por la que es claro que tanto capitán como piloto práctico consideraron que los mismos cumplían con las características requeridas para apoyar la ejecución de la maniobra de zarpe de la nave con las características del "ASAHI OCEAN".

Así las cosas queda aún más claro la indebida instrucción por parte del práctico, ya que a pesar de las condiciones de corrientes, velocidad y fuerza del buque reinantes al momento del zarpe, no impartió las ordenes necesarias y en tiempo que permitiera una oportuna intervención de los remolcadores para contrarrestar dichas condiciones y alejar el buque del muelle, o en su defecto detener la viada que llevaba para evitar el siniestro marítimo.

Ahora bien, frente al análisis de la maniobra misma, el señor perito, señaló que:

*"(...) en realidad se puede establecer conforme a los hechos que el piloto práctico dio la instrucción del giro del barco a estribor en el punto antes de lo establecido en el plan de maniobra presentado, pues según las declaraciones en audiencia el practico ordenó el giro a estribor del barco cuando tuvo libre la boya roja del canal de TCBUEN y no cuando tuvo claro el ángulo del muelle 9-10 como según parece era lo acordado. Como igual considero hubiese sido lo ideal y seguro en la maniobra."* (Cursiva y subraya fuera del texto original)

De esta manera, y de acuerdo a lo manifestado en declaraciones rendidas por el capitán de la motonave "ASAHI OCEAN" y el capitán del remolcador "SIERRA NEVADA", es posible corroborar que el piloto práctico no desarrolló la maniobra conforme a lo acordado en el planeamiento inicial; así como del dictamen pericial es posible concluir que, hubiese sido más seguro haber realizado la maniobra tal como se planteó inicialmente.

De igual manera, el piloto práctico no logró demostrar que haber modificado la maniobra no tuvo injerencia en la ocurrencia del siniestro; por lo que, en razón de los argumentos antes expuestos, no encuentra mérito el Despacho para exonerarlo de responsabilidad; y en consecuencia, se procederá a confirmar el artículo primero de la sentencia de primera instancia.

En cuanto a los argumentos relacionados con el dictamen pericial, este Despacho encuentra acertado lo señalado por el fallador de primera instancia en providencia de fecha 17 de junio de 2021 - mediante la cual se resolvieron recursos de reposición-, debido a que al momento de que se designó al perito MARCO FIDEL CRUZ MARTÍNEZ para rendir el dictamen en el presente siniestro, el abogado nunca refutó el nombramiento del mismo en el que indicara que no era la persona idónea para realizar tal experticia.

En cuanto a este particular, se aclara que la prueba pericial como medio de prueba que permite al juez la formación de convencimiento para verificar hechos de interés del proceso debe analizarse conforme a las reglas de la sana crítica de acuerdo a lo establecido por el artículo 176 del Código General del Proceso, por lo que el juez no puede analizar la prueba pericial de manera aislada sino en conjunto con todo el material probatorio.

Ahora bien, que el Capitán de Puerto dentro de su libertad para apreciar y valorar las pruebas le haya otorgado determinado valor al dictamen pericial y el apoderado no esté de acuerdo, no puede afirmar por ello que se ignoraron las demás pruebas allegadas a la investigación.

Finalmente, en cuanto a los demás argumentos respecto al dictamen pericial serán desarrollados en líneas posteriores de la presente providencia con mayor profundidad, en conjunto con los argumentos del apoderado del Capitán, Armador y Agencia Marítima del buque "ASAHI OCEAN".

- **Argumentos de la apoderada de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A.**

En cuanto al argumento relacionado con la indebida interpretación que realiza la Capitanía de Puerto en relación con el reconocimiento del lucro cesante, aduce que quedó exento de pronunciamiento en el fallo de primera instancia, se deben realizar ciertas precisiones sobre el particular:

Respecto de los daños atendiendo a su naturaleza, estos pueden ser de carácter patrimoniales o extrapatrimoniales. En ese sentido, los patrimoniales pueden subdividirse en daño emergente y lucro cesante, en los cuales la jurisprudencia<sup>1</sup> se ha pronunciado, indicando que:

---

<sup>1</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, Sentencia SC506-2022 de 17 de marzo 2022.

*“Entiéndase por daño emergente el perjuicio o la pérdida que proviene de no haberse cumplido la obligación o de haberse cumplido imperfectamente, o de haberse retardado su cumplimiento; y por lucro cesante, la ganancia o provecho que deja de reportarse a consecuencia de no haberse cumplido la obligación, o cumpliéndola imperfectamente, o retardar su cumplimiento.*

*Significa esto, que «el daño patrimonial puede manifestarse de dos formas: a) como la pérdida o disminución de valores económicos ya existentes, es decir, un empobrecimiento del patrimonio (daño emergente); o b) como la frustración de ventajas económicas esperadas, es decir, la pérdida de un enriquecimiento patrimonial previsto (lucro cesante)».* (Cursiva y subrayas fuera del texto original)

Sobre el lucro cesante, el artículo 1614 del Código Civil, indica que debe entenderse como: “(...) *la ganancia o provecho que deja de reportarse a consecuencia de no haberse cumplido la obligación, o cumplido imperfectamente, o retardado su cumplimiento*”.

En ese sentido, resulta claro que, para el caso aplicable, el lucro cesante se constituye como aquel ingreso periódico que generaba el puerto por el uso de sus instalaciones por parte de los buques que atracaban en sus muelles y que por cuenta del impacto del buque “ASAHI OCEAN” dejó de percibir.

Respecto de este particular, el perito MARCO FIDEL CRUZ MARTÍNEZ indicó en el dictamen pericial rendido, lo siguiente:

*“La SPB a través del estudio realizado por las Gerencias de Operaciones, Comercial y Jurídica, presentan el cálculo estimado del lucro cesante por el tiempo de inhabilidad de prestación de servicios del muelle No. 10, por causa del siniestro de la motonave ASAHI OCEAN, durante el periodo de reparación estimado en un tiempo de 8 semanas. El que se describe en el cuadro de cálculos.*

(...)

*El valor del lucro cesante por el tiempo la inhabilitación del muelle número 10 de la SPB para su rehabilitación, corresponde al cálculo realizado por la Gerencia de Operaciones de esa empresa fundamentada en la estadística de uso promedio durante el año correspondiente al valor de 641.236 USD”* (Cursiva fuera del texto original)

Encuentra este Despacho que a folio 407 del expediente, consta un cuadro de cálculos en el que, conforme a la información suministrada por la Sociedad Portuaria de Regional de Buenaventura, el perito determinó cual era la ocupación promedio del muelle No. 10 que resultó afectado por el siniestro, así como los valores de muellaje por día y el tiempo mediante el cual el referido muelle iba a permanecer inhabilitado para realizar operaciones. De igual manera, a folio 548 la apoderada de Sociedad Portuaria allega nuevo cuadro de cálculos del mencionado rubro y la proyección del pago en USD.

De acuerdo con lo anterior, vale resaltar que uno de los principios generales de la reparación del daño consiste en que este no se presume y debe ser probado. La aplicación del principio general de la carga de la prueba exige que quien alega es quien debe probar. Sobre el particular, el Código General del Proceso en su artículo 167 dispone

que: *“Incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen”*.

Así las cosas, el hecho de haberse establecido el valor del lucro cesante por parte del perito, no exime a las partes de aportar las pruebas correspondientes con el objeto de probar los hechos y cuantías solicitadas.

Por tal motivo, esta Dirección General considera que la cuantificación del lucro cesante determinada en el dictamen pericial antes referenciado no se encuentra suficientemente soportada con información adicional aportada por parte de la apoderada de la Sociedad Portuaria afectada que transmita la suficiente certeza sobre las ganancias dejadas de percibir por la inoperatividad del muelle 10, ya que los *“cuadros de cálculo de lucro cesante”* aportados, no tienen soporte alguno y por el contrario solo son la manifestación de valor que no ofrecen certeza al suscrito respecto de su origen y veracidad.

En ese sentido, no se avizora ningún tipo de esfuerzo por parte de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura para probar lo solicitado, dado que, para acceder al reconocimiento de perjuicio por concepto de lucro cesante, se requiere más que simples alegaciones, este concepto debe estar soportado en documentos y certificaciones que ofrezcan el sustento correspondiente para probar el perjuicio que alega haber sufrido.

Respecto a la necesidad demostrativa del lucro cesante, la Sala Civil de la H. Corte Suprema de Justicia en sentencia 25386 del 18 de septiembre de 2018 con ponencia del magistrado Octavio Augusto Tejeiro, indica:

*“(…)*

*No puede olvidarse que como se dijo en SC 055-2008, rad. 2000-01141-01:*

*(…) en cuanto perjuicio, el lucro cesante debe ser cierto, es decir, que supone una existencia real, tangible, no meramente hipotética o eventual. Ahora, sin ahondar en la materia, porque no es del caso hacerlo, esa certidumbre no se opone a que, en determinados eventos, v. gr. lucro cesante futuro, el requisito mencionado se concrete en que el perjuicio sea altamente probable, o sea, cuando es posible concluir, válidamente, que verosímilmente acaecerá, hipótesis en la cual cualquier elucubración ha de tener como punto de partida una situación concreta, tangible, que debe estar presente al momento de surgir la lesión del interés jurídicamente tutelado.*

*Vale decir que el lucro cesante ha de ser indemnizado cuando se afianza en una situación real, existente al momento del evento dañino, condiciones estas que, justamente, permiten inferir, razonablemente, que las ganancias o ventajas que se percibían o se aspiraba razonablemente a captar dejarán de ingresar al patrimonio fatal o muy probablemente.*

*Por supuesto que en punto de las ganancias frustradas o ventajas dejadas de obtener, una cosa es la pérdida de una que se devengaba realmente cuando el acontecimiento nefasto sobrevino, la pérdida de un bien con comprobada actividad lucrativa en un determinado contexto histórico o, incluso, la privación de una ganancia que con una alta probabilidad objetiva se iba a obtener circunstancias en las cuales no hay lugar a especular en torno a eventuales utilidades porque las mismas son concretas, es decir, que en verdad se obtenían o podían llegar a conseguirse con evidente cercanía a la realidad; y,*

*otra muy distinta es la frustración de la chance, de una apariencia real de provecho, caso en el cual, en el momento que nace el perjuicio, no se extingue una utilidad entonces existente, sino, simplemente, la posibilidad de obtenerla. Trátase, pues, de la pérdida de una contingencia, de evidente relatividad cuya cuantificación dependerá de la mayor o menor probabilidad de su ocurrencia, y cuya reparación, de ser procedente, cuestión que no deviene objeto de examinarse, debió ser discutida en esos términos en el transcurso del proceso, lo que aquí no aconteció.*

*Por último, están todos aquellos "sueños de ganancia", como suele calificarlos la doctrina especializada, que no son más que conjeturas o eventuales perjuicios que tienen como apoyatura meras hipótesis, sin anclaje en la realidad que rodea la causación del daño, los cuales, por obvias razones, no son indemnizables. (...)" (Subraya fuera de texto original)*

Lo anterior sirve como fundamento a lo manifestado por el Despacho, sobre la necesidad de demostrar la cuantía del lucro cesante, ya que dicho rubro no se presume; y en el presente caso, el documento aportado por la apoderada a folio 548 en el que los cuantifica, no cuenta con soporte alguno que de certeza a esta instancia sobre el origen y veracidad de los valores.

Ahora bien, ninguna influencia tiene cuantos Capitanes de Puerto hayan conocido de la investigación, toda vez que queda claro que la manifestación del fallador de no conocer el origen de las cifras está encaminada a la deficiencia probatoria de la apoderada en la cuantificación de los daños que pretende se les reconozca.

Así las cosas, este Despacho como manifestó en líneas anteriores, no accederá al reconocimiento de los valores solicitados por lucro cesante y confirmará lo dispuesto por el Capitán de Puerto de Buenaventura.

- **Argumentos del apoderado del capitán, armador y agencia marítima del buque "ASAHI OCEAN"**

El apoderado señala inicialmente la falta de análisis de la realidad fáctica y de las pruebas aportadas a la investigación, específicamente por cuenta de un correo electrónico allegado por el Gerente General de SPILBUN S.A. dirigido a la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, en el que cuatro (4) días antes del siniestro informó sobre el mal estado de la defensa ubicada en la abscisa 1320.

En ese sentido, verificado el correo electrónico donde se informó sobre el mal estado de la abscisa 1320 y contrastado con las pruebas obrantes en el expediente, específicamente "INFORME DE LAS DEFENSAS MARINAS TIPO ARCO UBICADAS EN LOS MUELLES GRANELEROS N.º 9, 10, 11 Y 12 DEL TERMINAL MARÍTIMO DE BUEANVENTURA", suscrito por la sociedad OBRING S.A.S. en el año 2019, se tiene que mediante correo electrónico obrante a folio 355 indica que dicha abscisa se encuentra ubicada en el muelle No. 9 y no en el muelle No. 10 – donde se produjo el golpe por parte del buque "ASAHI OCEAN-, por lo que no será tenido en cuenta como antecedente del estado del muelle.

Ahora bien, respecto a la consideración de la necesidad de aplicar en el presente caso el artículo 2357 del Código Civil, es pertinente hacer referencia a lo manifestado por la Corte Suprema de Justicia en Sentencia SC4232 del 23 de septiembre de 2021:

*"(...) La también denominada compensación de culpas es una forma de con causalidad, que en verdad no califica la negligencia o imprudencia del sujeto, sino el grado en que su conducta incidió en el daño. En torno a esa figura, un fallo reciente de la Corte ilustra, con el debido detalle, su doctrina sobre la materia.*

*En efecto, en la SC5125-2020 se señaló:*

*La aplicación de la "compensación, de culpas", como con cierta impropiedad se ha denominado la figura contemplada en el artículo 2357 del Código Civil (...) debe ubicarse en el marco de la causalidad y, por ende, refiere a la coexistencia de factores determinantes del daño, unos atribuibles a la persona a quien se reclama su resarcimiento y otros a la propia víctima. Por ello, no es suficiente que al perjudicado le sea atribuible una culpa, sino que se requiere que él con su conducta, haya contribuido de forma significativa en la producción del detrimento que lo aqueja, independientemente de si su proceder es merecedor o no de un reproche subjetivo o, si se quiere, culpabilístico. Cuando ello es así, esto es, cuando tanto la actuación del accionado como la de la víctima, son causa del daño, hay lugar a la reducción de la indemnización imponible al primero, en la misma proporción en la que el segundo colaboró en su propia afectación.*

*La Corte, en tiempo ya algo lejano, doctrinó que "(...) para que opere la compensación de culpas de que trata el artículo 2357 del Código Civil no basta que la víctima se coloque en posibilidad de concurrir con su actividad a la producción del perjuicio cuyo resarcimiento se persigue, sino que se demuestre que la víctima efectivamente contribuyó con su comportamiento a la producción del daño, pues el criterio jurisprudencial en torno a dicho fenómeno es el de que para deducir responsabilidad en tales supuestos "...la jurisprudencia no ha tomado en cuenta, como causa jurídica del daño, sino la actividad que, entre las concurrentes, ha desempeñado un papel preponderante y trascendente en la realización del perjuicio. De lo cual resulta que si, aunque culposo, el hecho de determinado agente fue inocuo para la producción del accidente dañoso, el que no habría ocurrido si no hubiese intervenido el acto imprudente de otro, no se configura el fenómeno de la concurrencia de culpas, que para los efectos de la gradación cuantitativa de la indemnización consagra el artículo 2357 del Código Civil. En la hipótesis indicada sólo es responsable, por tanto, la parte que, en últimas, tuvo oportunidad de evitar el daño y sin embargo no lo hizo (...)"*

Respecto de lo cual es posible colegir que, no basta con la consideración del recurrente sobre la exposición imprudente al daño de la Sociedad Portuaria, por el contrario, debe estar plenamente demostrado; lo que se echa de menos en el presente caso por lo que no hay motivos para contemplar la aplicación del referido artículo, para derivar en la reducción de la indemnización.

De otro lado, sobre el informe de inspección marítima elaborado por los señores John Eduin Gamboa y Fabián H. Molina Urueta, personal del proceso de Seguridad Marítima de la Capitanía de Puerto de Buenaventura obrante a folios 87 y 88 en el que indican que en la abscisa K0+010 del muelle No. 10 no había defensa instalada, es preciso indicar que no hacen referencia al estado estructural del pilote, por el contrario, queda claro que se refiere a la estructura denominada "defensa tipo arco" que sirve como protección en las

maniobras realizadas en el muelle, que si se encuentran instaladas en los pilotes K0+005 y K0+0015.

De otro lado, en lo que corresponde a los argumentos relacionados con el dictamen pericial, se advierte que en efecto en el informe rendido por el señor MARCO FIDEL CRUZ MARTÍNEZ, este determinó que se había basado en el estudio de ingeniería realizado por la firma Romero & Serna para el cálculo de los daños a la infraestructura portuaria.

No obstante lo anterior, el dictamen pericial surtió el trámite de contradicción ya que se corrió traslado a las partes para que solicitaran las correspondientes aclaraciones, complementaciones u objeciones que a bien consideraran por el término de diez (10) días, garantizando de esta forma el derecho de defensa y contradicción de la prueba que le asiste a las partes que conforman el proceso. Por lo que es oportuno señalar que el dictamen no fue objetado por las partes y las aclaraciones fueron resueltas oportunamente por el perito.

Debe agregarse que el dictamen pericial nunca fue objeto de objeción por error grave por las partes, únicamente se presentaron aclaraciones las cuales fueron resueltas por el perito, como puede observarse folios 531 a 539 del expediente.

De manera que, se estima que si bien dentro del recurso de apelación las partes pueden traer a colación todos los fundamentos que estimen necesarios para defender los intereses de sus poderdantes, se debe recordar que, dentro del trámite de primera instancia, los apoderados contaban con todas las facultades legales y oportunidades procesales para controvertir lo dictaminado por el perito designado dentro de la investigación. Por lo cual, erróneamente afirma el recurrente que las partes no contaron con la oportunidad de ejercer contradicción sobre el dictamen y su contenido; en consecuencia, para este Despacho no existió violación alguna al debido proceso por parte del Capitán de Puerto de Buenaventura.

Acerca del fundamento relacionado con las carencias del dictamen pericial, respecto de lo contemplado por el artículo 226 del Código General del Proceso, esta Dirección General coincide con lo resuelto por el Capitán de Puerto de Buenaventura en la providencia que resolvió el recurso de reposición, como quiera que el Decreto Ley 2324 de 1984 como norma especial aplicable a las investigaciones por siniestros marítimos, estipula todo lo concerniente a los dictámenes periciales que sean rendidos en el marco de esta.

Ahora bien, si las partes tenían algún reparo en torno a la especialidad del perito y demás cuestiones en torno a la designación de este para la rendición del informe pericial, debieron pronunciarse al respecto una vez fue notificado el auto, lo cual evidencia el Despacho que no se realizó.

De otra parte, sobre los fundamentos concernientes al error en la existencia del nexo de causalidad entre la conducta del capitán y los daños alegados por la sociedad portuaria, se deben realizar ciertas precisiones en torno al particular.

Se debe partir el presente análisis desde lo determinado por la Corte Suprema de Justicia sobre este concepto, señalando que:

*“En materia de responsabilidad civil, la causa o nexo de causalidad es el concepto que permite atribuir a una persona la responsabilidad del daño por*

*haber sido ella quien lo cometió, de manera que deba repararlo mediante el pago de una indemnización.”<sup>2</sup> (Cursiva fuera del texto original)*

En ese sentido, el nexo de causalidad puede interpretarse como la relación necesaria entre la conducta desarrollada y el hecho dañoso, el cual permite atribuir a una persona la responsabilidad y que de ello derive en la obligación de reparar a quien ha resultado perjudicado.

Como bien indica el apelante en su recurso, el nexo de causalidad debe ser probado para la atribución de responsabilidad, independientemente que el régimen aplicable a este tipo de actividades marítimas catalogadas como peligrosas sea de responsabilidad objetiva, en el que recae una presunción de responsabilidad sobre quien la desarrolla.

Ahora bien, de las pruebas allegadas dentro de la investigación se tiene que el día 14 de enero del año 2020, a las 22:35 horas se inició maniobra de zarpe de la motonave “ASAHI OCEAN” en el muelle No. 10 de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura con el piloto práctico ALAIN BUITRAGO PINZÓN a bordo, asistido por los remolcadores “SIERRA NEVADA” y “MAGDALENA”, asegurados con sus cabos por el costado de babor, uno por la amura y el otro por la aleta.

En el transcurso de la maniobra, siendo las 22:55 horas el capitán de la nave manifestó al práctico que tenía información de su oficial de proa que estaba muy cerca de la proa del muelle; siendo las 22:57 el bulbo de la motonave golpeó las defensas y columnas del muelle No. 10. De lo anterior resulta claro que existió el despliegue de una actividad peligrosa que derivó en el impacto del bulbo del buque “ASAHI OCEAN” hacia el muelle No. 10 de la Sociedad Portuaria de Buenaventura.

En este punto cabe mencionar que los hechos relacionados con antelación se encuentran debidamente probados dentro de la investigación, mediante las pruebas recaudadas tales como declaraciones por parte de quienes intervinieron en la maniobra (capitán, piloto práctico, capitanes de los remolcadores, entre otros), así como diferentes pruebas documentales como lo son actas de protesta y el dictamen pericial rendido.

De igual manera, consta en el expediente registro fotográfico del estado del muelle No.10 antes de la ocurrencia del siniestro, así como registro fotográfico y filmico del estado posterior al siniestro, que dan fe al Despacho de la ocurrencia de este.

Por tal motivo, este Despacho puede colegir que en el presente caso quedó debidamente comprobado el nexo de causalidad entre la conducta desarrollada en ejercicio de la navegación por parte del Capitán del buque “ASAHI OCEAN” y los daños ocasionados al muelle No. 10 de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura.

Por último, en lo concerniente al argumento propuesto por el apelante sobre la ausencia de prueba suficiente para probar el daño, es procedente hacer referencia al concepto de daño, que la jurisprudencia ha definido de la siguiente manera:

---

<sup>2</sup> Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil, Sentencia 14 de diciembre de 2012. M.P. Ariel Salazar Ramírez. Exp. 11001-31-03-028-2002-00188-01

*“La vulneración de un interés tutelado por el ordenamiento legal, a consecuencia de una acción u omisión humana, que repercuta en una lesión a bienes como el patrimonio o la integridad personal, y frente al cual se impone una reacción a manera de reparación o, al menos, de satisfacción o consuelo cuando no es posible conseguir la desaparición del agravio<sup>3</sup>*

(...)

*Como se advierte, la responsabilidad tiene como finalidad esencial el resarcimiento por el menoscabo causado a una persona, por lo que se impone que este sea cierto, es decir, real efectivo no eventual o hipotético, de tal suerte que de no haberse presentado el afectado estaría en mejor situación; lo que aparea que no hay responsabilidad civil si no hay daño, habida cuenta que la finalidad de aquella es reparar este, por lo que debe ser proporcional a la gravedad de las violaciones y al daño sufrido,(...)”.*

Con fundamento es lo anteriormente esbozado, considera el Despacho de acuerdo a las pruebas debidamente aportadas, que el daño a la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura se encuentra acreditado, ya que analizado todo el acervo probatorio en concordancia con el principio de la sana crítica, se evidencia que fueron incorporadas pruebas tales como el reporte de la novedad del siniestro realizado por la Sociedad Portuaria en que aportan evidencia de los daños, informe presentado por el personal de la Capitanía de Puerto de fecha 15 de enero del 2020, en el que se puede evidenciar claramente el estado de la infraestructura del muelle No. 10 y el estado en que quedó posterior al siniestro hoy investigado y el registro fotográfico y fílmico aportado por Sociedad Portuaria en el escrito de parte del artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984. Es de aclarar que no se logra avizorar que al momento de ser incorporadas tales pruebas a la investigación hayan sido controvertidas por las partes, razón por la cual adquirieron pleno valor probatorio.

En caso de no haber estado de acuerdo, los apoderados debieron ejercer su mandato y manifestarlo, pero principalmente utilizar su capacidad de aportar y pedir pruebas que permitieran demostrar sus alegatos, y no pretender imponer la carga probatoria al fallador.

Tal como se indicó en apartes anteriores, la carga de la prueba corresponde a quien pretende demostrar; por lo tanto, si el buque tenía interés en probar el estado de la infraestructura debió solicitar o aportar las pruebas pertinentes en la oportunidad correspondiente. En las investigaciones por siniestros marítimos se presume la responsabilidad de quien ejerce la navegación, por lo tanto, se invierte la carga de la prueba y era quien debía demostrar que el siniestro y el daño ocurrieron por una causa extraña, *verbigracia* el mal estado del muelle, situación probatoria que se echa de menos en el presente caso.

Es de reiterar, como ha quedado debidamente fundamentado por las pruebas recolectadas, que como consecuencia del golpe propiciado por el buque “ASAHI OCEAN” se generaron afectaciones de carácter estructural al muelle No. 10 de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, las cuales se encuentran probadas de acuerdo al material probatorio del expediente y cuantificadas por medio del dictamen pericial rendido por parte del señor MARCO FIDEL CRUZ MARTÍNEZ, en el que únicamente se acogerán

---

<sup>3</sup> Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil, Sentencia 17 de marzo de 2022. M.P. Hilda González Neira. Sentencia SC506-2022. Exp. 63001-31-003-0001-2015-00095-02.

para efectos de la determinación de los mismos, los establecidos en el fallo de primera instancia por parte del Capitán de Puerto de Buenaventura, esto es, las sumas de VEINTE MIL DÓLARES AMERICANOS (\$20.000 USD) por los daños ocasionados al buque y QUINIENTOS CUARENTA Y CUATRO MILLONES SEISCIENTOS QUINCE MIL CUATROCIENTOS TRECE PESOS M/CTE. (\$544.615.413) por los daños materiales ocasionados a la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura.

En definitiva, considera el Despacho que los argumentos planteados por el apoderado del capitán, armador y agencia marítima “SCS ADUANERA COLOMBIA S.A.S.” del buque “ASAHI OCEAN”, no ofrecen el sustento correspondiente que permita acceder a sus pretensiones, por lo tanto, el Despacho mantendrá lo dispuesto en el fallo apelado.

- **Solidaridad del armador y agencia marítima del buque “ASAHI OCEAN”**

Encuentra el Despacho pertinente pronunciarse sobre de declaratoria de responsabilidad del siniestro marítimo endilgada al armador y agencia marítima del buque “ASAHI OCEAN” en la parte resolutive de la sentencia de primera instancia.

Se hace necesario precisar algunas de las normas que regulan las dos figuras antes indicadas en nuestra legislación; inicialmente en lo que respecta al concepto de armador, el artículo 1473 del Código de Comercio, lo define como: *“la persona natural o jurídica que, sea o no propietaria de la nave, la apareja, pertrecha y expide a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan.”*

Así pues, respecto a las obligaciones del armador, el numeral 2 del artículo 1478 de la citada norma, prescribe: *“Responder civilmente por las culpas del capitán, del práctico o de la tripulación”.*

En lo concerniente al concepto de agente marítimo, el artículo 1489 del Código de Comercio establece que *“es la persona que representa en tierra al armador para todos los efectos relacionados con la nave.”*

De conformidad a la responsabilidad solidaria y obligaciones del agente marítimo señala el artículo 1492 *ibídem*, que son obligaciones del agente:

“ (...)

8) *Responder solidariamente con el armador y el capitán, por toda clase de obligaciones relativas a la nave agenciada que contraiga estos en el país.”*

(Cursiva fuera del texto original).

A manera de conclusión, en una investigación por siniestro marítimo quien puede llegar a ser declarado responsable es el que efectivamente se encontraba ejerciendo la actividad peligrosa; excepto en los casos en que se demuestre debidamente la injerencia o participación directa de otros actores o sujetos involucrados en la ocurrencia del siniestro.

Por lo tanto, la responsabilidad solidaria que ostentan el armador y el agente marítimo por expresa disposición legal se configura ante las obligaciones civiles que contraiga el buque en el país, en razón a la conducta desplegada por el capitán, tripulación y piloto práctico.

En este orden de ideas y verificado el expediente no se logra vislumbrar por parte del suscrito prueba fehaciente de la injerencia directa de las acciones u omisiones del

armador y agente marítimo en la ocurrencia del siniestro, por lo que no tiene asidero jurídico declararlos responsables del mismo. Así las cosas, la solidaridad legal que ostentan solo se predica respecto al pago de las obligaciones pecuniarias – avalúo de daños - impuestas a capitán y piloto práctico en la sentencia de primera instancia.

Por consiguiente, se procederá a revocar los artículos segundo y tercero de la sentencia de primera instancia; y con el objeto de aclarar que en el caso concreto la solidaridad del armador y agencia marítima de la nave “ASAHI OCEAN” solo se predica respecto al pago del valor establecido como avalúo de daños, se modificará el artículo cuarto de la misma providencia.

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

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1º.- REVOCAR** los artículos segundo y tercero de la sentencia de fecha 13 de abril 2021, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura conforme a la parte motiva de la presente providencia.

**ARTÍCULO 2º.- MODIFICAR** el artículo cuarto de la sentencia de fecha 13 de abril 2021, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura conforme a la parte motiva de la presente providencia, el cual quedará así:

“Determinar que los daños ocasionados a la nave ASAHI OCEAN identificada con OMI 9597408 de bandera Panamá tienen un costo de USD \$20.000 (veinte mil dólares americanos) y los daños ocasionados al muelle No. 10 de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura con NIT.800.215.775-5 en la suma de Quinientos Cuarenta y Cuatro Millones Seiscientos Quince Mil Cuatrocientos Trece Pesos moneda legal colombiana (\$544.615.413). Suma que será pagada solidariamente con el armador y agencia marítima de la nave ASAHI OCEAN, de conformidad con lo expuesto en la parte considerativa del presente proveído.”

**ARTÍCULO 3º.- CONFIRMAR** los demás artículos de la sentencia de fecha 13 de abril 2021, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura dentro de la investigación de la referencia.

**ARTÍCULO 4º.- NOTIFICAR** personalmente el presente fallo a los abogados ENRIQUE FERRER MORCILLO en condición de apoderado de la sociedad SERVICIOS DE PILOTAJE DE BUENAVENTURA – SPILBUN S.A. y del piloto práctico ALAIN JAIR BUITRAGO PINZÓN, CARLOS RAUL DUQUE MORALES en condición de apoderado del capitán, armador y agencia marítima “SCS ADUANERA COLOMBIA S.A.S.” del buque “ASAHI OCEAN”, a la abogada LIZ CAMILA BARBOSA ARDILA en condición de apoderada de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**ARTÍCULO 5º.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Buenaventura, para el cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 6º.- COMISIONAR** al Capitán de Puerto de Buenaventura, para que una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, remita copia en digital del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

**NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,**



Vicealmirante **JOHN FABIO GIRALDO GALLO**  
Director General Marítimo (E)

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se verifica ingresando al [http://servicio.mmp.mil.gov.co/verificar\\_documento](http://servicio.mmp.mil.gov.co/verificar_documento)  
Identificador: z+u6 PjK8 39V1 2eRV sq+ j7so f0W#