

Buenaventura, 28 de junio 2024

Capitán de Fragata

ALBERTO LUIS BUELVA SUSA
Capitán de Puerto de Buenaventura
Buenaventura

REFERENCIA. INVESTIGACIÓN POR EL SINIESTRO MARÍTIMO DE DAÑOS A INSTALACIONES PORTUARIAS, CAUSADO POR LA MOTONAVE ZIM LUANDA, OMI 9403229, BANDERA DE MALTA, OCURRIDO EL DÍA 25 DE JUNIO DE 2024.

ENRIQUE FERRER MORCILLO, mayor de edad, identificado con cedula de ciudadanía No 16.660.608 de Cali, abogado titulado, portador de la Tarjeta profesional de No 45.944 del Consejo Superior de la judicatura, actuando como apoderado de la empresa **SERVICIOS DE PILOTAJE DE BUENAVENTURA S.A - SPILBUN S.A.** sociedad domiciliada en Buenaventura, y del piloto práctico maestro **JAIRO SANTAMARÍA ARIZA** mayor de edad y domiciliado en Buenaventura, me dirijo a usted para presentar el **ESCRITO DE LLAMAMIENTO EN GARANTÍA**, a **LA PREVISORA S.A COMAÑIA DE SEGUROS**, NIT 860.0024002 representada legal por EDITH JANETH FLOREZ ANGULO, mayor de edad, 66.743.520, domiciliada en Buenaventura, correo electrónico : tributaria@revisorasa.gov.co en relación investigación por daños a instalaciones portuarias, causado por la motonave ZIM LUANDA, OMI 9403229, bandera de malta, ocurrido el día 25 de junio de 2024, de conformidad con los términos y alcances que se expresan en este escrito.

I. FUNDAMENTOS DEL LLAMAMIENTO EN GARANTÍA

PRIMERO. La persona jurídica llamada en garantía LA PREVISORA S.A COMPAÑIA DE SEGUROS , NIT 860.0024002, , expidió la póliza de responsabilidad civil Operadores Portuarios 1005621 , vigente 12 -2- 2024 , 00 horas hasta 12-2-2025 :00 horas teniendo como tomador y asegurado la empresa SERVICIOS DE PILOTAJE DE BUENAVENTURA S.A –SPILBUN, cubriéndolos riesgos de responsabilidad civil extracontractual y responsabilidad civil contractual, de conformidad con los términos y alcances estipulados en la mencionada póliza.

SEGUNDO. se adelanta el siniestro marítimo de daños a instalaciones portuarias, causado por la motonave ZIM LUANDA, OMI 9403229, bandera de malta, ocurrido el día 25 de junio de 2024, con piloto abordó, ejerciendo sus funciones de asesor del Capitán del Buque, **JAIRO SANTAMARÍA ARIZA**.

TERCERO. el piloto práctico **JAIRO SANTAMARÍA ARIZA** presta sus servicios a la empresa SPILBUN S.A de acuerdo a la póliza de responsabilidad civil operador portuario expedida por LA PREVISORA S.A COMAÑIA DE SEGUROS , NIT 860.0024002, póliza L1005621 , vigente 12 -2- 2024 , 00 horas hasta 12-2-2025 :00 horas por lo tanto están está amparados contra los riesgos extracontractuales derivados de la actividad de practicaaje que presta la empresa SPBILBUN.

LOS HECHOS QUE SIRVEN DE FUNDAMENTO A LAS PRETENSIONES

1. El Piloto Práctico **JAIRO SANTAMARÍA ARIZA**, abordó a las 16:00 Horas, en la estación de Pilotos el día 25 de junio del 2024.
2. Estando a la altura de la boya no. 41, se procede asegurar al remolcador Magdalena en el centro de espejo de popa con el fin de controlar la velocidad del buque.
3. El remolcador sierra nevada acompaña al costado de estribor proa, estaba sin asegurarse.

4. A la altura de la boga no. 54, se asegura el remolcador sierra nevada en el costado de estribor proa.
5. Estando a través del Dolphin del muelle De Tcbuen se libera el remolcador magdalena y se asegura en la popa estribor, al momento se demuestra en la carta electrónica que el buque indicaba una velocidad avante de 1.55 nudos. Las revoluciones se indican en el pilot card.
6. Se inicia el giro por el costado de estribor con proa al muelle. La primera línea fue a las 18:30 hrs y el all fast a las 18:48 hrs. El amarrador indico que pasaba claro y empezó a indicar a cuantos metros estaba cerca del Dolphin.
7. En ningún momento se recibió informe anormal sobre la maniobra al momento que el piloto hace la maniobra. El capitán firmo los documentos sin novedad alguna.
8. Al momento de desembarcar, cuando el piloto práctico estaba en el muelle, se informa por el radio operador de parte de la agencia, que la estación de mando de SPILBUN envió un correo en donde se informa que con el bulbo (parte del casco del buque que rompe la ola) el buque había tumbado una columna en el Dolphin. Por lo tanto, al momento de atraque del buque no se le informo de novedad alguna.
9. La teoría del caso, se basa en que el piloto practico cumplió con el protocolo de maniobras para el atraque del buque en el muelle 1 del terminal portuario de TCBUEN S.A. sin ninguna novedad, lo cual constan los documentos que suscribe el capitán del buque y adicional no se avisó en ningún momento por parte de los remolcadores como tampoco del grupo de amarre sobre cualquier situación anómala en el curso de la maniobra.





Ferrer & Ferrer

ABOGADOS

10. Es importante destacar que en el Dolphin existen las evidencias pertinentes que demuestran la inexistencia de algún golpe.
11. Era imposible que el buque con el bulbo golpeará una sola columna del Dolphin sin golpear el resto que son alrededor de 6 columnas.
12. El oficial que se encontraba en la proa en ningún momento le informo al capitán de novedad alguna de la maniobra.
13. El supervisor de amarres tiene comunicación directa con el piloto práctico durante la maniobra y en ningún momento indicó que había alguna novedad. Las únicas manifestaciones fueron las distancias al Dolphin en el momento del giro, sin señalar algún evento, por lo que se conocía como una maniobra normal de acuerdo a protocolo.
14. El capitán firmo y corrobora en el informe que envía a la capitanía del puerto que la maniobra fue exitosa.
15. El piloto practico asesora el zarpe del buque hacia zona de fondeo y no se hizo ninguna observación sobre alguna circunstancia anómala ocurrida en el atraque.
16. Lo usual cuando ocurre algún incidente en la maniobra de atraque es que los capitanes por costumbre no aceptan que asesore la maniobra de zarpe el mismo piloto con el cual ha sucedido dicho incidente.



📍 Diagonal 3A No. 3A-60
Buenaventura - Valle

✉ ferrerabogadosconsultores@gmail.com

☎ 297 8548

📞 317 679 2157

II. PETICIONES

Por medio de este escrito se pretende demostrar que no le asiste responsabilidad al piloto práctico **JAIRO SANTAMARÍA ARIZA** e igualmente a la empresa **SPILBUN S.A**, por el siniestro marítimo de daños materiales a las instalaciones portuarias de **TCBUEN S.A.**, hechos ocurridos en fecha **25 de junio de 2024**, ya que la conducta náutica desplegada por el piloto practico no es reprochable y que el siniestro marítimo se debió a posibles circunstancias no atribuibles al profesionalismos y diligencia desarrollada por el piloto práctico durante su asesoría al Capitán de la M/N. en la maniobra de atraque al terminar portuario de TCBUEN.

Por lo anterior, pido a su despacho exonerar de toda culpa y responsabilidad a la empresa SPILBUN. S.A. y al piloto practico **JAIRO SANTAMARÍA ARIZA** , debido a que durante la maniobra objeto de la investigación éstos observaron y cumplieron en todo momento con las disposiciones legales vigentes de la marina mercante colombiana, habiendo actuado con la mayor responsabilidad, diligencia y prudencia operativa, como asesores del capitán de la motonave

III. FUNDAMENTOS DE DERECHO

Código civil articulo 1945 y demás normas concordantes del CGP.

IV. PRUEBAS TESTIMONIALES

Se llame a declarar a los siguientes radioperadores de la empresa SPILBUN S.A, quienes se encontraban de turno, con el objeto de conocer la trazabilidad de las comunicaciones con el buque y la torre de control tráfico de la Capitanía

Localizables en la sede de la empresa SILBUN S.A la calle 1 No 2-19 piso 3 Buenaventura, correo electrónico: gerencia@spilbun.com

DOCUMENTALES

1. Certificado de Cámara de Comercio de SPILBUN, aportado por el Representante Legal de SPILBUN. S.A.
2. Informe de pilotos prácticos PILOTS REPORT
3. Informe del capitán de la motonave
4. Formato de reporte de maniobras y servicios de practicaaje.
5. Video satelital de tranzas que muestra la ejecución de la maniobra sin novedad el cual está en posesión del ingeniero Asprilla.

PRUEBA PERICIAL

De conformidad con lo establecido en los artículos 226 y 227 del Código General del Proceso, aplicable en esta investigación Jurisdiccional, solicito se decrete la siguiente prueba pericial o que dentro de la prueba pericial que pueda decretar la Capitanía de Puerto, se incluya el análisis del video de tranzas y el estudio y contrastación del protocolo existente de la maniobra de atraque en el muelle 1 en la terminal de la sociedad portuaria **TCBUEN S.A.**

La conducencia y pertinencia de esta prueba es demostrar que en la maniobra de atraque objeto de esta investigación jurisdiccional no se efectuó un daño en la infraestructura de la terminal **TCBUEN S.A.**

V. NOTIFICACIONES

Enrique Ferrer Morcillo- Diagonal 3A No 3ª-60 Buenaventura y en la secretaria de su despacho. Correo: ferrerabogadosconsultores@gmail.com, dirección física Diagonal 3 A No 3 A -60 Buenaventura

A SPILBUN y al Piloto practico **JAIRO SANTAMARÍA ARIZA**, en la calle 1 No 2-19 piso 3 Buenaventura, correo electrónico: gerencia@spilbun.com y jsantariza@gmail.com, respectivamente.

Respetuosamente

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "Enrique Ferrer Morcillo", with a stylized flourish at the end.

ENRIQUE FERRER MORCILLO

CC No 16.660.608 de Cali.

TP No 45.944 CSJ