

**REPUBLICA DE COLOMBIA  
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL  
DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA  
CAPITANIA DE PUERTO DE COVEÑAS**

LA SUSCRITA ASESORA JURIDICA POR MEDIO DEL PRESENTE

**EDICTO**

HACE SABER

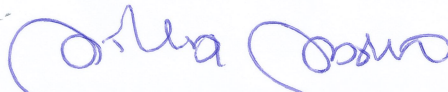
QUE TENIENDO EN CUENTA QUE NO FUE POSIBLE REALIZAR NOTIFICACION PERSONAL AL CAPITAN, PROPIETARIO Y ARMADOR DE LA EMBARCACIÓN TIPO ARTESANAL SIN NOMBRE DE LA SENTENCIA CALENDADA 28 DE OCTUBRE DE 2022 PROFERIDA POR EL SEÑOR CAPITAN DE PUERTO DE COVEÑAS ENCARGADO TENIENTE DE FRAGATA FERNANDO MARIO GUTIERREZ LOPEZ AL INTERIOR DE LA INVESTIGACION JURISDICCIONAL No. 19012022001. LA SUSCRITA ASESORA JURIDICA DE LA CAPITANIA DE PUERTO DE COVEÑAS PROCEDERÁ A EFECTUAR NOTIFICACIÓN POR EDICTO (DECRETO LEY 2324 DE 1984, LEY 2213 DE 2022). QUE DICHA SENTENCIA SE RESOLVIO EN PRIMERA INSTANCIA ESTABLECIENDO EN SU PARTE RESOLUTIVA: ARTÍCULO PRIMERO: ARCHIVASE LA PRESENTE INVESTIGACION JURISDICCIONAL No 19012022001, ADELANTADA CON OCASIÓN AL REPORTE DE NOVEDADES CONTROL DE TRAFICO MARITIMO DE 10 DE OCTUBRE DE 2022, SUSCRITO POR EL S3MNN AVILA SANCHEZ CAMILO ALBERTO, DE CONFORMIDAD CON LA PARTE MOTIVA DE LA PRESENTE DECISION. NOTIFÍQUESE Y CUMPLASE, TENIENTE DE FRAGATA FERNANDO MARIO GUTIERREZ LOPEZ ENCARGADO DE LAS FUNCIONES CAPITAN DE PUERTO DE COVEÑAS.

EL PRESENTE EDICTO SE FIJA HOY DIEZ (10) DE NOVIEMBRE DE DOS MIL VEINTIDOS (2022) A LAS 08:00 HORAS.



MILENA MORENO MARTINEZ  
ASESOR JURIDICO

EL PRESENTE EDICTO SE DESFIJA HOY DIECISIETE (17) DE NOVIEMBRE DE DOS MIL VEINTIDOS (2022) A LAS 17:00 HORAS.



MILENA MORENO MARTINEZ  
ASESOR JURIDICO

# DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



---

Coveñas, 4 de noviembre de 2022

Referencia: No. 19012019001  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo.

Procede el Despacho a resolver en primera instancia la investigación jurisdiccional radicada bajo el No. 19012019001 iniciada por Siniestro Marítimo, con ocasión a hechos ocurridos el 04 de Enero de 2019 durante las actividades de descargue que realizaba la motonave IOLAOS de bandera Liberia en el Terminal Marítimo de COMPAS, cuando una de las grúas de la nave presentó fallas la cual ocasionó el desprendimiento de su cuchara y la consecuente caída de la misma en el muelle del Terminal Marítimo, causando daños en una tolva mecánica de recibo usada para la operación, la superficie del muelle del Terminal Marítimo y la volqueta de placa VJK135 cuyo propietario es el operador portuario LOGIMUVIC S.A.S.

## ANTECEDENTES

Mediante comunicación de fecha 05 Enero de 2018, suscrita por el señor JORGE ENRIQUE HALBLAUB VIANA obrando en calidad de representante Legal de la Compañía Puertos Asociados S.A. – COMPAS; consistente en acta de protesta radicada el 08 de Enero de 2019 en la Oficina de Correspondencia de esta Capitanía bajo el número de radicado No. 192019100037 y acta de protesta suscrita por el Capitán de la Motonave IOLAOS señor ARKADIY KOSUKHIN, este Despacho tuvo conocimiento que la motonave IOLAOS de bandera Liberia arribó el 2 de Enero de 2019 a la instalación portuaria Terminal Marítimo Compañía de Puertos Asociados S.A. – COMPAS, con el fin de ejecutar actividades de descargue de granel ( producto yeso Andreita).

Que siendo las 14:15 del 4 de enero de 2019, durante las actividades de descargue, en una de las grúas de la MN IOLAOS se presentaron fallas la cual ocasionó el desprendimiento de su cuchara y la consecuente caída de la misma en el muelle del Terminal Marítimo, causando daños en una tolva mecánica de recibo usada para la operación, la superficie del muelle del Terminal Marítimo y la volqueta de placa VJK135 cuyo propietario es el operador portuario LOGIMUVIC S.A.S.

En virtud de lo antes expuesto, este despacho mediante auto del 08 de Enero de 2019 inició investigación por siniestro marítimo por los hechos acaecidos, teniendo como fundamento legal las facultades conferidas por el Decreto Ley 2324 de 1984 artículo 25 y siguientes.

## PRUEBAS

En la presente investigación se allegaron y se practicaron las siguientes pruebas:

### **Documentales:**

- Comunicación de fecha 05 Enero de 2018, suscrita por el señor JORGE ENRIQUE HALBLAUB VIANA obrando en calidad de representante Legal de la Compañía Puertos Asociados S.A. – COMPAS; consistente en acta de protesta radicada el 08 de Enero de 2019 en la Oficina de Correspondencia de esta Capitanía bajo el número de radicado No. 192019100037.
- Acta de protesta suscrita por el Capitán de la Motonave IOLAOS señor ARKADIY KOSUKHIN, mediante la cual manifiesta los hechos sucedidos el 04 de Enero de 2019 mientras ejecuta actividades de descargue de granel (producto yeso Andreita).
- Certificado de Existencia y Representación Legal expedido por la Cámara de Comercio de Bogotá del 03 de Enero de 2019 correspondiente a la Compañía de Puertos Asociados S.A.
- Poder otorgado por el señor JUAN MANUEL CAMARGO GONZALEZ en calidad de Representante Legal de la Compañía de Puertos Asociados S.A COMPAS S.A al abogado JAIME ANDRES DURAN RAMIREZ para que los represente al interior de la presente investigación jurisdiccional.
- Oficio del 05 de Enero de 2019 firmado por el señor JAIME RAMIREZ en calidad de Gerente LOGIMUVIC S.AS mediante el cual informa al Terminal Marítimo de COMPAS los hechos ocurridos durante el descargue de yeso de la nave IOLAOS donde una cuchara que saca el material de bodega del buque cayó en la tolva y esta a su vez encima del vehículo de placas VJK 135 que se encontraba en ese momento en espera de ser llenado para dirigirse a descargar al sitio de acopio, ocasionando daños en:
  - Daños en el Volco
  - Daños en el mofle
  - En el espejo izquierdo
  - En llanta y rin delantero izquierdo
  - En el parabrisas
  - En el mofle
  - En el sosto
  - Escalpie derecho
  - En los cauchos de los bastidores
- Certificado de inspección anual de equipos de carga de fecha 20 de Octubre de 2018 proferido por el Servicio y Asesoría Naval, suscrito por HUMBERTO D. TORRES GUTIERREZ SYAN S.A.S con fecha de vencimiento 20 de octubre de 2019.
- Presupuesto General respecto a la fabricación de tolva móvil con área superior de cono de 6 metros de altura y una capacidad de 30 metros cúbicos para descarga de camiones para puerto de COMPAS-TOLU, en la cual manifiesta que teniendo en

cuenta las descripciones de las fallas expuestas en la parte superior, afirma que la tolva móvil sufrió deformaciones plásticas importantes cerca de la zona donde recibió el golpe de la cuchara.

- Certificado de Existencia y Representación Legal expedido por la Cámara de Comercio de Cartagena del 28 de Diciembre de 2018 correspondiente a INTERSHIP AGENCY SAS con NIT. 806004303-9.
- Póliza No. 1000146 de seguro de responsabilidad civil marítima y de operaciones portuarias, expedida el 24 de Septiembre de 2018 tomada por LOGISTICA EN MUELLES Y VIAS DEL CARIBE SAS.
- Certificado de Existencia y Representación Legal expedido por la Cámara de Comercio de Barranquilla el 10 de Febrero de 2019 correspondiente a ESTIBADORES Y WINCHEROS DE COLOMBIA S.A.S SIGLA ESTIWICOL S.A.S con NIT. 900.450.432-3.
- Cotización expedida el 14 de Enero de 2019 por COSTA DIESEL LA CORDIALIDAD S.A.S a nombre de LOGIMUVIC SAS concerniente a espejo completo, parabrisas delantero, instalación de parabrisas, lamina, volcó, doblada parte lateral derecha, rin 22,5 huecos, mofle punta, parrilla, juego de caucho vestidos, lamina, volcó, doblada parte lateral derecha, mano de corte de lámina y soldadura de volca, mano de obra prensa cambio de cauchos vestidos.
- Carta de Garantía expedida por THE NORTH OF ENGLAND P&I ASSOCIATION LIMITED calendada 11 de Enero de 2019 por valor de USD 250.000 (doscientos cincuenta mil dólares americanos).
- Relación de Gastos aproximados de fecha 5 de Enero de 2019 suscrito por el Gerente de COMPAS señor Jorge Halblaub, que se ocasionaran por los daños causados a los equipos de tierra y a la infraestructura de la Terminal como consecuencia de la falla de la grúa del buque durante la operación de descarga de yeso a granel, el 4 de Enero de 2019 a las 14:15 horas local aproximadamente en el Terminal Marítimo de COMPAS.
- Informe meteomarinero descargado de la Página Oficial del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe CIOH comprendido entre el 02 y hasta el 05 de Enero de 2019.
- Informe expedido por INTERNAVAL LTDA con NIT. 900164845-5 del 10 de Agosto de 2021, mediante el cual se cuantifican los daños en el Terminal Portuario COMPAS Tolú con ocasión al siniestro marítimo esencia de investigación.
- Memorial firmado por la abogada CORINA ISABEL BERNAL ESCORCIA apoderada de LOGIMUVIC, mediante el cual se realiza informe concerniente a perjuicios patrimoniales, daño emergente, lucro cesante, relacionado con el siniestro materia de estudio.
- Informe Valoración Daño Emergente y Lucro Cesante aportado por CB SEGUROS & ASESORIAS ABOGADOS ESPECIALISTAS relacionado con el siniestro materia de estudio.

- Escrito de fecha 26 de Octubre de 2021 firmado por el abogado JAIME DURAN RAMIREZ apoderado de COMPAS S.A relacionado con el pago de indemnización recibido por parte de la Aseguradora CHUBBSEGUROS COLOMBIA S.A.
- Informes rendidos respecto a los hechos materia de estudio:

**Reporte de Inspección de fecha Enero 05 de 2019 firmado por el señor Eng. Edgar Tulio Tinjacá S,** quien manifiesta que el objetivo de la inspección es verificar las posibles causas del incidente, en la rotura de la guaya del gancho, el 04.01.18 en las instalaciones de Compas-Tolú en operaciones de descarga de Yeso con la grúa No. 1, del cual se extraen aspectos relevantes como los siguientes:

(...)

## 2. INSPECCION

*La inspección se efectuó entre las 08:00 10:00 LT a bordo de la motonave IOLAOS amarrado al muelle de "COMPAS TOLU"*

- *Al momento de la inspección, la guaya se encontró estibada sobre la cubierta, adujada sobre estiva.*
- *La guaya fue cortada por la tripulación a unos dos metros del ojo de anclaje de la gruaya en la grúa para ser enviada al laboratorio según información del primer oficial*

(...)

**Informe incidente de la grúa motonave IOLAOS de fecha Enero 10 de 2019 firmado por el señor Inspector Marítimo de la Capitanía de Puerto de Coveñas señor Jose Miguel Becerra Daza,** quien manifiesta dentro de las conclusiones lo siguiente:

1. *Fue un riesgo Potencial de fatalidad para tener presente a futuras actividades.*
2. *Acorde al ISM Code en sus procedimientos operativos, debió tener un plan de Izaje acorde a su procedimiento, lo cual no se pudo validar.*
3. *Durante las preguntas realizadas al Primer Oficial, solo se limitó a decir que la guaya estaba certificada, no obstante obvio que debe existir una política de Cambio y pruebas de funcionamiento que no las evidenciaron.*
4. *Hay que tener Presente que para Izaje marinos, la norma dice que en la inspección de las guayas, solo admite un 5% de deterioro ( ver norma ISO 4309 Wire Ropes for Lifting Appliances-code of practice for examination)*

(...)

## Videos y material fotográfico

Obra en el expediente memoria USB aportado por el abogado JAIME ANDRES DURAN, en el que se encuentra video de fecha 04 de Enero de 2019 correspondiente a la

maniobra de descargue que realizaba la nave IOLAOS en el Terminal Marítimo de COMPAS cuando ocurrieron los hechos esencia de investigación.

### **Testimoniales**

Esta instancia procederá a referirse respecto a las declaraciones más relevantes, las cuales serán tenidas en cuenta para emitir decisión de primera instancia.

Este despacho recibió en diligencia de audiencia las declaraciones que a continuación se enuncian:

Declaración bajo la gravedad de juramento rendida el 10 de enero de 2019 por el señor KOSUKHIN ARKADIY en calidad de **Capitán de la motonave IOLAOS**, quien manifiesta como aspectos relevantes lo siguiente:

*El barco estaba **anclado** cerca del terminal de COMPAS, la condición del barco era normal, todos los equipos del barco funcionaban apropiadamente, se estaba descargando las bodegas 1 y 5, cuando el segundo oficial informa que la guaya de gancho de la grúa número 1, se había roto, produciendo la caída de la chuchara sobre la tolva y después sobre el muelle...*

*Durante el **descargue** no se observó ningún problema en la guaya del gancho y la grúa, durante el **descargue** no hubo ninguna suspensión que tuviera que ver con el barco. (Cursiva, negrita y subrayado fuera del texto)*

Declaración bajo la gravedad de juramento rendida el 10 de enero de 2019 por el señor GORDIYENKO OLEKSANDR en calidad de **Primer Oficial de la motonave IOLAOS**, quien manifiesta como aspectos relevantes lo siguiente:

*Yo estaba en la oficina de carga que es mi oficina, en la cubierta superior calculando el lastre, estaba calculando operaciones de **descargue**, controlando condiciones de estabilidad del buque. A las 14:10 por VHF estoy escuchando el informe de la cubierta porque mi VHF (Cursiva, negrita y subrayado fuera del texto)*

Declaración bajo la gravedad de juramento rendida el 10 de enero de 2019 por el señor GOLOVIN ALEKSANDR en su calidad de **jefe de máquinas de la nave IOLAOS**.

Dando su opinión ante los hechos en su calidad de jefe de máquinas, considera que no se ejecutó correctamente el procedimiento puesto que las maquinas se encontraban en óptimas condiciones operativas. Sostiene que la razón de la declinación de la maquinaria fue producto de un mal manejo, porque se rompió la guaya, y toda la maquinaria en el barco ya había pasado por el sistema de planificación abordó, guiado por un programa de mantenimiento realizado según las horas de trabajo del equipo. Cuando se hace el mantenimiento y una pieza está dañada o desgastada, se hace un pedido para la pieza y se cambia. En el mantenimiento ordinario se revisan las mangueras hidráulicas, el ingeniero eléctrico revisa la parte eléctrica y los medidores eléctricos, se mide la presión y los niveles en los tanques de lubricación y a los equipos se le revisa los ruidos anormales, cada función consta de un especialista en su área así como para la parte eléctrica el

ingeniero eléctrico, y para la mecánica el primer oficial. Cuando se está cargando y descargando se conecta y se desconecta.

Declaración bajo la gravedad de juramento rendida el 11 de enero de 2019, por el señor JORGE ENRIQUE HALBLAUB VIANA, en su calidad de Gerente y **Representante Legal del Terminal Marítimo COMPAS-Tolú**, quien manifiesta:

Al solicitársele que realizará un relato claro y detallado de los hechos ocurridos el 04 de Enero de 2019, expresó:

*“El día en mención aproximadamente a las 14:15 horas me encontraba aproximadamente a 600 metros del área de operación me dirigía a la oficina cuando sentí el impacto y ruido del accidente, estaba de espaldas ya que como comente antes iba en dirección a la oficina, al darme la vuelta a mirar que había pasado, observe la cuchara del barco que se había desprendido de la guaya, en la plataforma y el impacto que había causado en la tolva de recibo, el vehículo que se encontraba debajo de la tolva de recibo y los dos huecos en la plataforma de atraque.”* (Cursiva y subrayado fuera del texto)

#### **Al preguntársele**

*“Manifieste al despacho quienes se encontraban a cargo de la operación de **descarque** de la MN IOLAOS”*

#### **Contestó:**

*“El descargo de la MN IOLAOS, el puerto recibe el producto en la tolva. En la operación de recibo y almacenamiento del producto se encuentra cargo el supervisor de operaciones portuarias el señor ALVAR PATRON.”* (Cursiva y subrayado fuera del texto)

#### **ALEGATOS DE CONCLUSION**

El 23 de diciembre de 2021 se dicta auto mediante el cual se cierra etapa probatoria y se corre traslado a las partes por tres (3) días con el propósito que aleguen de conclusión, de conformidad con el artículo 44 del Decreto ley 2324 de 1984, el cual fue notificado por estado el 28 de Diciembre de 2021. Destacándose que efectivamente se recibieron memoriales de alegatos suscritos por los señores abogados Jaime Andres Duran Ramirez, Jhon Jairo Lopez Gomez, y Carlos Raul Duque Morales.

#### **CONSIDERACIONES DEL DESPACHO**

- ✓ **Competencia Jurisdiccional de DIMAR en materia de Siniestros Marítimos.**

El Decreto Ley 2324 de 1984 es la norma especial por la cual la Autoridad Marítima Nacional tiene la **competencia jurisdiccional para adelantar las investigaciones ocasionadas por accidentes o siniestros marítimos**. Dentro de este contexto, DIMAR no solo cumple una función de seguridad en el mar, sino que sus facultades y obligaciones se extienden a administrar justicia en todos aquellos infortunios que sobrevengan a la navegación.

Al respecto la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, en consulta No. 1605 del 4 de noviembre de 2004, indico lo siguiente:

***“- El Capitán de Puerto, en primera y el Director Marítimo, en segunda instancia, tienen la calidad de jueces frente a las controversias cuyo conocimiento avoquen en razón de un siniestro o accidente marítimo, en la medida, en que la Carta permite, como ya se vio, el ejercicio excepcional de funciones jurisdiccionales.*”**

*Si bien es cierto, en las investigaciones por siniestros marítimos la autoridad marítima debe analizar, en cada caso, si se trasgredió alguna norma de tráfico o de seguridad marítima, también lo es, que el fin de la investigación n es sólo determinar las normas trasgredidas y sancionar por ese hecho, sino declarar la culpabilidad y responsabilidad civil extracontractual que les cabe a quienes intervinieron en el accidente o tienen su tutela jurídica (armador, propietario, etc).”* (Cursiva subraya y negrita fuera del texto).

Por su parte, el artículo 116 constitucional consagra lo siguiente respecto la excepción de funciones jurisdiccionales en cabeza de autoridades administrativas:

***“Excepcionalmente la ley podrá atribuir función jurisdiccional en materias precisas a determinadas autoridades administrativas. Sin embargo, no les será permitido adelantar la instrucción de sumarios ni juzgar delitos”*** (Cursiva y negrita fuera del texto).

Al respecto, en la citada consulta del Consejo de Estado del año 2004 también se indicó lo siguiente respecto a las facultades jurisdiccionales de DIMAR:

*“Bajo estos presupuestos, las providencias sobre responsabilidad civil extracontractual que se emitan por la autoridad marítima sobre siniestros o accidentes marítimos son extrañas al control de la jurisdicción contencioso-administrativa, en la medida en que son sentencias proferidas en ejercicio de las facultades jurisdiccionales conferidas por el legislador a una autoridad administrativa.*

(...)

*En este orden de ideas, es jurídicamente válido concluir que las providencias proferidas sobre estos asuntos, en opinión de la Sala, prestan mérito ejecutivo respecto de los perjuicios causados por el siniestro, dada su naturaleza judicial, aunque la norma vigente no lo mencione expresamente. Igualmente, hacen tránsito a cosa juzgada.”* (Cursiva fuera del texto).

El citado criterio ha sido reiterado en pluralidad de decisiones adoptadas por la misma corporación como las siguientes: Auto del 12 de febrero de 1990, expediente No. 227, Actor: Sermar Ltda., Consejero Ponente: Simón Rodríguez Rodríguez, Auto del 14 de febrero de 1990, expediente No. 209, Actora: Remolques Marítimos y Fluviales, Consejero Ponente: Luis Antonio Alvarado Pantoja; Auto del 14 de marzo de 1990, expediente No. 521, Consejero Ponente: Samuel Buitrago Hurtado; Auto de 9 de mayo de 1996, expediente No. 3207, Actora: Flota Mercante Gran Colombiana, Consejero Ponente: Libardo Rodríguez Rodríguez; y sentencia del 26 de octubre de 2000, proferida por la Sección Primera, expediente No. 5844.



La misma posición fue acogida por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994, al analizar la constitucionalidad del Decreto Ley 2324 de 1984.

Así pues, las providencias de la Autoridad Marítima Nacional han propendido por la aplicación del principio de seguridad jurídica en la actividad jurisdiccional, viéndose reflejado en la emisión de fallos declarativos en concreto, contentivos de declaraciones de responsabilidad por el  **siniestro marítimo** , determinación de avalúo de los daños y la imposición de multas por violación a las normas de la marina mercante, cuando haya lugar (Artículo 48, Decreto Ley 2324 de 1984).

De otra parte, es importante indicar que las investigaciones jurisdiccionales por siniestros marítimos gozan de autonomía e independencia frente a otras jurisdicciones, dado el objeto y la naturaleza de los asuntos a dirimir, el orden territorial de sus competencias y las funciones previamente atribuidas por la ley.

Dentro del análisis cronológico legal que constata las atribuciones jurisdiccionales de la Autoridad Marítima Nacional, se debe indicar que las nuevas tendencias del derecho procesal, Ley 1564 de 2012 *“Por medio de la cual se expide el Código General del Proceso y se dictan otras disposiciones”*, ha fortalecido la connotación de las autoridades administrativas en este sentido, ya sea que, de manera directa o desplazada de los jueces civiles ordinarios, ejecuten funciones jurisdiccionales.

Por lo demás, se concluye que la Autoridad Marítima Nacional a través de las Capitanías de Puerto en primera instancia, y la Dirección General Marítima en segunda o en trámite de consulta, **conocen sobre los siniestros marítimos que hayan lesionado o puesto en peligro la seguridad en la navegación, el medio marino y la vida humana en el mar**, así mismo sobre las controversias de carácter particular que se generen con ocasión a ellos, sin perjuicio de la imposición de multas por violación a las normas de la Marina Mercante (artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984).

✓ **Sobre los conflictos administrativos de competencia.**

El artículo 39 de la Ley 1437 de 2011, Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, establece el procedimiento que se debe observar para resolver conflictos de competencias administrativas cuando dos autoridades administrativas no se consideren competentes para conocer y definir un asunto determinado, no obstante lo anterior, debe señalarse que la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado de tiempo atrás ha venido desarrollando la materia, estableciendo ciertas pautas y requisitos en lo que se refiere a la procedencia de dichas solicitudes.

Al respecto, la citada Sala de Consulta y Servicio Civil en varias decisiones ha establecido los siguientes presupuestos en esta clase de conflictos:

- a) Deben existir al menos dos entidades que nieguen o reclamen competencia sobre un determinado asunto.
- b) Que los organismos o entidades pertenezcan al orden nacional.
- c) El conflicto debe tener naturaleza administrativa.

d) El conflicto debe versar sobre un asunto concreto.

Frente al requisito de que el conflicto debe tener naturaleza administrativa, como ya se ha explicado, las facultades a cargo de los Capitanes de Puerto para adelantar investigaciones por siniestro marítimo son de tipo jurisdiccional, de acuerdo a lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984 (Artículo 25 y siguientes), en concordancia con el artículo 116 constitucional y la jurisprudencia de las altas cortes ya citada.

Finalmente, en decisión del 4 de octubre de 2006, con ponencia del consejero Gustavo Aponte Santos, radicación No. 11001-03-06-000-2006-00102-00, sobre este punto específico de la exigencia de asuntos administrativos y la exclusión de lo jurisdiccional, la Sala de Consulta y Servicio Civil estableció:

*“El conflicto que se someta a conocimiento de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado debe versar exclusivamente sobre asuntos administrativos, lo cual excluye el conocimiento de conflictos jurisdiccionales y legislativos.”* (Cursiva fuera del texto)

### **Caso Concreto.**

Antes de referirnos al caso sujeto a estudio es preciso tener presente lo siguiente:

- Mediante la Ley 1 de 1991 o también denominada Estatuto de Puertos Marítimos, el Gobierno Nacional **definió las competencias entre la Autoridad Marítima y la Superintendencia General de Puertos**, correspondiéndole a la **primera de las citadas el control, dirección y supervisión de las actividades marítimas y la segunda lo concerniente a todas aquellas que se efectúan en los puertos y terminales portuarios, muelles o embarcaderos**, concluyéndose que allí se ejecutan acciones o diligencias señaladas en la ley como portuarias.
- De lo anterior se concluye que uno de los criterios determinantes para deslindar la **competencia** entre la autoridad marítima y la portuaria, es precisar que la actividad practicada en el **muelle** corresponda a aquellas que, por su naturaleza, sean inherentes a la **actividad portuaria**, como el **cargue y descargue** de las embarcaciones beneficiarias del mismo.
- Que con fundamentos en las facultades otorgadas por el Decreto Ley 2324 de 1984, es función y atribución de la Dirección General Marítima, entre otras, **dirigir y controlar las actividades relacionadas con la seguridad de la vida humana en el mar, tráfico marítimo, la navegación y conservación del medio marino**.

A la **Capitanía de Puerto de Coveñas** como representante de la Autoridad Marítima a nivel Regional, le corresponde **dirigir y controlar las actividades marítimas** de transporte marítimo de acuerdo a lo consagrado en el numeral 27 del artículo 5, numeral 8 del artículo 20 del Decreto Ley 2324 de 1984, los cuales describen como función adelantar y fallar las investigaciones por violación a las normas de Marina Mercante, por siniestros marítimos, por contaminación del medio marino y fluvial de su jurisdicción, por construcciones indebidas o no autorizadas en los bienes de uso público y terrenos bajo su jurisdicción e imponer las sanciones correspondientes.

Ahora bien, al confrontar la normatividad antes expuesta y desarrollada, frente al asunto sujeto a examen, se concluye lo siguiente:

Los hechos ocurridos el 04 de Enero de 2019 durante las actividades de **descargue** que realizaba la motonave IOLAOS de bandera Liberia en el Terminal Marítimo de COMPAS, cuando una de las grúas de la nave presentó fallas la cual ocasionó el desprendimiento de su cuchara y la consecuente caída de la misma en el muelle del Terminal Marítimo, causando daños en una tolva mecánica de recibo usada para la operación, la superficie del muelle del Terminal Marítimo y la volqueta de placa VJK135 no son competencia de estudio de la Capitania de Puerto de Coveñas, toda vez que los hechos se produjeron cuando la nave IOLAOS de bandera Liberia se encontraba **anclada** cerca del terminal de COMPAS, en maniobra de **descargue** de granel ( producto yeso Andreita), tal como ha quedado probado de conformidad al material probatorio reinante al interior de la presente investigación, así:

De la declaración rendida por el señor **Capitán de la nave**, tenemos como aspecto importantísimo:

*“El barco estaba **anclado** cerca del terminal de COMPAS, la condición del barco era normal, todos los equipos del barco funcionaban apropiadamente, se estaba **descargando** las bodegas 1 y 5, cuando el segundo oficial informa que la guaya de gancho de la grúa número 1, se había roto, produciendo la caída de la chuchara sobre la tolva y después sobre el muelle...”*

*Durante el **descargue** no se observó ningún problema en la guaya del gancho y la grúa, durante el **descargue** no hubo ninguna suspensión que tuviera que ver con el barco”* (Cursiva, negrita y subrayado fuera del texto).

En lo mismo, coincide el señor **Primer Oficial de la motonave IOLAOS**, quien expresa claramente en su declaración que:

*“Yo estaba en la oficina de carga que es mi oficina, en la cubierta superior calculando el lastre, estaba calculando operaciones de **descargue**, controlando condiciones de estabilidad del buque...”* (Cursiva, negrita y subrayado fuera del texto).

Lo mismo manifestó el señor **JORGE ENRIQUE HALBLAUB VIANA**, en su calidad de Gerente y Representante Legal del Terminal Marítimo COMPAS-Tolú, al preguntársele:

*“Quienes se encontraban a cargo de la operación de **descargue** de la MN IOLAOS”*

**Contestó:**

*“El **descargo** de la MN IOLAOS, el puerto recibe el producto en la tolva. En la operación de recibo y almacenamiento del producto se encuentra cargo el supervisor de operaciones portuarias el señor ALVARO PATRON.”* (Cursiva y subrayado fuera del texto).

De igual forma al analizar detenidamente el video aportado por el abogado JAIME ANDRES DURAN, correspondiente a los hechos esencia de investigación, se aprecia claramente que la nave IOLAOS se encontraba atracada, y la operación que ejecutaba obedeció a **descargue**.

En ese orden de ideas, es preciso aclarar que los hechos que hoy estudiamos ocurrió durante una **operación de descargue de la citada motonave**; no obstante por ese solo

hecho de involucrar a un oficial o miembro de la tripulación de la nave no puede señalarse que el incidente debe catalogarse como un siniestro marítimo, teniendo en cuenta que **no estaba de por medio el ejercicio de una actividad marítima** como la navegación, pues evidentemente la nave en el preciso momento en que ocurrieron los hechos el 04 de Enero de 2019 **no** se encontraba navegando, por el contrario se encontraba anclada, tal como ya ha quedado probado a lo largo del presente documento.

Por lo tanto, los hechos objeto de investigación **no** constituyen un siniestro marítimo conforme al ordenamiento jurídico vigente, por considerarse la maniobra descargue de una nave como una **actividad portuaria**.

En ese orden de ideas, es evidente que esta Capitanía de Puerto de Coveñas **no** tiene competencia para conocer la presente investigación jurisdiccional, toda vez que los hechos materia de investigación corresponde a temas eminentemente portuarios siendo la Autoridad competente para conocer de ellos la **Superintendencia de Puertos y Transporte**, en consecuencia esta Autoridad remitirá el asunto a dicha entidad.

En mérito de lo anteriormente expuesto, el Capitán de Puerto de Coveñas Encargado, en ejercicio de sus facultades legales,

### **RESUELVE**

**ARTÍCULO PRIMERO:** ORDENAR el **archivo** de la investigación jurisdiccional No.19012019001, adelantada con ocasión a hechos ocurridos el 04 de Enero de 2019 durante las actividades de descargue que realizaba la motonave IOLAOS de bandera Liberia en el Terminal Marítimo de COMPAS, cuando una de las grúas de la nave presentó fallas la cual ocasionó el desprendimiento de su cuchara y la consecuente caída de la misma en el muelle del Terminal Marítimo, causando daños en una tolva mecánica de recibo usada para la operación, la superficie del muelle del Terminal Marítimo y la volqueta de placa VJK135, de conformidad a la parte considerativa del presente proveído.

**ARTÍCULO SEGUNDO:** Notifíquese personalmente el contenido de la presente decisión a los señores apoderados de las partes que conforman la investigación y demás interesados, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 46 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**ARTÍCULO TERCERO:** Contra la presente proceden los recursos de reposición y subsidiario de apelación dentro de los cinco (5) días siguientes a la notificación personal o desfijación del edicto.

**NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,**



Teniente de Fragata **FERNANDO MARIO GUTIERREZ LOPEZ**  
Capitán de Puerto de Coveñas Encargado.

