

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 26 MAY 2017.

Referencia: 14012011011
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 30 de noviembre de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de abordaje de la motonave "BUMBI" de bandera de Panamá, contra la boya No. 4 y el velero "LA PRIME" de bandera británica, ocurrido el 2 de mayo de 2011, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta presentada por el señor LEONARDO S. ALTURAS, en calidad de Capitán de la motonave "BUMBI" de Panamá, el Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje de la motonave "BUMBI" de bandera de Panamá, contra la boya No. 4 y el velero "LA PRIME" de bandera británica, ocurrido el 2 de mayo de 2011.
2. En consecuencia de lo anterior, el día 3 de mayo de 2011, el Capitán de Puerto de Santa Marta decretó la apertura de investigación por el presunto siniestro marítimo de abordaje, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos, y fijó fecha para la realización de la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Santa Marta el día 30 de noviembre de 2012, profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje a los señores LEONARDO SALE ALTURAS y ÁLVARO QUINTERO ARIAS, en calidad de Capitán y Piloto Práctico, respectivamente de la motonave "BUMBI" de bandera de Panamá.

En virtud de ello, los declaró solidariamente responsables por el pago de los daños y perjuicios a la empresa IVS/LAURITZEN BULKERS, Armadora de la motonave "BUMBI" o quien haga sus veces y a la empresa LBH COLOMBIA LTDA, Agente Marítimo de la citada nave.

396

[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

En igual sentido, avalúo los daños ocasionados como consecuencia del siniestro en diez millones trescientos noventa y seis mil ochocientos setenta y seis mil pesos m/cte. (\$10.396.876).

Así mismo, declaró responsable por violación a las normas de Marina Mercante al señor LEONARDO SALE ALTURAS, y se le impuso a título de sanción multa de seis (6) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de (\$3.400.200), pagaderos en forma solidaria con la empresa IVS/LAURITZEN BULKERS, Armadora de la motonave "BUMBI" o quien haga sus veces y a la empresa LBH COLOMBIA LTDA, Agente Marítimo de la citada nave.

Igualmente, declaró responsable por violación a las normas de Marina Mercante al señor ÁLVARO QUINTERO ARIAS, Piloto Práctico de la citada nave, e impuso a título de sanción multa de seis (6) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de (\$3.400.200).

4. El día 11 de enero de 2013, el señor ÁLVARO QUINTERO ARIAS, Piloto Práctico de la motonave "BUMBI" de bandera de Panamá, presentó recurso de reposición contra la decisión de primera instancia.
5. El día 22 de marzo de 2013, el Capitán de Puerto de Santa Marta rechazó de plano el recurso interpuesto y dispuso el envío del expediente a este Despacho a fin de que se resuelva en vía de consulta, conforme lo establece el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2º, artículo 2º, del Decreto 5057 de 2009, esta Dirección General es competente para conocer en consulta las investigaciones por siniestros marítimos ocurridos dentro del territorio establecido en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

Dicha competencia tiene el carácter de jurisdiccional, en aplicación del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 de la Constitución Política, lo cual fue ratificado por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994 y mediante Concepto de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, con Radicado 1605, del 4 de noviembre de 2004.

ANÁLISIS TÉCNICO

En informe rendido por el Perito Marítimo CARLOS ANZOLA MARTÍNEZ, (folios 243 al 258), concluyó:

- **Circunstancias en que sucedieron los hechos:** El día 2 de mayo de 2011, siendo las 18:18 el Piloto Práctico Álvaro Quintero, Piloto adscrito a la empresa Bauprés Pilotos aborda la MN "BUMBI" del muelle 4 con que se encuentra con proa al W, a las 19:24 horas se asegura el remolcador Atlas en la popa babor y a las 19:26 se asegura el remolcador Saga en la proa babor, a las 19:36 la mn queda libre del muelle e inicia maniobra de zarpe del muelle 4 con destino a zona de fondeo. La

maniobra que se realizó retirando el buque con la ayuda de los dos remolcadores y utilizando la máquina del buque para salir del parea de muelles dando marca atrás hasta llegar a la altura de la boya No. 4 donde se efectuó el giro del buque para que su proa quedara con dirección a la salida, a las 19:57 horas, en el momento del giro la popa del buque se acercó a la boya No. 4 golpeándola y dañando su parte eléctrica, a su vez la boya golpea al velero La Prime que se encontraba en la zona de fondeo muy cerca a esta boya.

Instrucciones de seguridad para la maniobra de zarpe acorde al "bridge team": De acuerdo con el testimonio del Capitán del buque se llevó a cabo una reunión pre operativa con el Piloto Práctico y según la versión del Piloto Práctico esta reunión no se realizó y no es normal para estas maniobras.

Reporte Meteorológico: Se conoce que el 2 de mayo de 2011 la zona de la Sociedad Portuaria de Santa Marta presente un día sin alteraciones meteorológicas propias del lugar con buena visibilidad con vientos que no sobrepasan los 5 knts y la altura de la ola es menor de 0,3 metros.

Maniobra de apoyo de los remolcadores Saga y Atlas: De acuerdo con las anotaciones registradas en el Libro de Campana del Buque y las declaraciones de los capitanes de cada remolcador, el remolcador SAGA asistía a la MN BUMBI en la proa y el remolcador ATLAS en la popa. En el momento de la colisión el remolcador Atlas continuaba empujando el buque para el giro previsto.

Presencia del Primer Oficial durante la maniobra: De acuerdo al Certificado de Seguridad de Tripulación Mínima, la MN BUMBI le corresponde llevar un Capitán, Un Primer Oficial de Cubierta. En el momento de la colisión en la maniobra, el Primer Oficial en la proa, era reemplazado por el Segundo Oficial, El Segundo Oficial, en la Popa, por el Tercer Oficial y el Tercer Oficial en el puente por un Timonel; se conoce por parte del Capitán que la dispensa de la presencia del mismo fue autorizada en el puerto de Marruecos el 12 de abril de 2011. No conoce por cuanto tiempo fue autorizada esta excepción.

Sistema de gestión de seguridad: Durante la audiencia no fueron presentados registros de los Sistemas de Gestión de Seguridad tanto del buque como por parte del Piloto Práctico.

- **Causa precursora del siniestro:** Está basada en la pérdida de comunicación entre el Piloto y el Remolcador ATLÁS en el momento de dar giro al buque en la zona de la boya No. 4 generando el acercamiento del buque a la misma.

- **Conductas técnicas y náuticas de las personas involucradas:** Capitán de la motonave "BUMBI": No realiza una reunión de seguridad con el Piloto Práctico previa a la maniobra (alega que el Piloto solo habla inglés "slow, hlaf, ahead, full ahead"). Atiende las recomendaciones del Piloto Práctico durante la maniobra.

Permite que el Piloto Práctico realice la maniobra con un radio con problemas (No suministra un radio o suspende la maniobra).

Piloto Práctico: De acuerdo con sus declaraciones subestima una reunión pre operativa antes de iniciar la maniobra.

u/

160

Da comienzo a la maniobra de acuerdo a lo practicado en este modelo de salidas del muelle No. 4 con proa al W.

Tiene dificultad con su equipo de radiocomunicaciones específicamente por interferencia por lo que tiene que recurrir al radio base del buque para darle órdenes a los remolcadores y especialmente en el momento en que el remolcador Atlas ejecutaba la maniobra de empuje en la popa por el costado de babor para que cayera la proa hacia babor con el fin de darle salida de la dársena de la bahía.

Para suplir la falta de comunicación decide dar full máquina avante.

Capitán del Remolcador SAGA: Atiende las órdenes recibidas por el Piloto Práctico.

En su declaración dice que el Piloto ordenó soltarse antes de la maniobra, en el libro de campana su liberación está anotada a las 20:04 es decir después de la colisión.

Avalúo de los daños: Boya No. 4: (\$10.396.876,04).

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Conforme a lo anteriormente descrito, este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos sustanciales y procesales que dieron mérito al Capitán de Puerto de Santa Marta para proferir decisión de primera instancia, a su vez hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta, así:

En cuanto a los aspectos procesales y probatorios se refiere, este Despacho evidencia que cada una de las etapas de la investigación de primera instancia, adelantadas por el Capitán de Puerto de Santa Marta, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Ahora bien, se estima pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

1. Sobre la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje se considera, que el artículo 25 del Decreto Ley 2324 de 1984, establece:

"PROCEDIMIENTO: Las investigaciones por accidentes o siniestro marítimo que involucren naves o artefactos navales o plataformas o estructuras marinas, se adelantarán y fallarán por el procedimiento de que tratan las disposiciones siguiente (...)" (cursiva del Despacho).

Ahora bien, de las pruebas obrantes en el expediente se evidencia que la boya No. 4 es un artefacto naval y hace parte de la señalización realizada por la Dirección General Marítima al canal de acceso a la Bahía de Santa Marta, al tenor de lo dispuesto en el artículo 1432 del Código de Comercio que reza:

"Se entiende por nave toda construcción principal o independiente, idónea para la navegación y destinada a ella, cualquiera sea su sistema de propulsión."

PAR. 1º. Las construcciones flotantes no comprendidas en la anterior definición recibirán el nombre de artefactos navales, pero si con éstos se desarrollan actividades reguladas por este libro, se les aplicarán sus normas (cursiva, negrilla y subraya del Despacho).

En virtud de ello, se comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje de la motonave "BUMBI" de bandera de Panamá, contra la boya No. 4 de señalización del canal de acceso a la Bahía de Santa Marta y está a su vez golpeó al velero "LA PRIME" que se encontraba en la zona de fondeo muy cerca de la boya, (Art. 26 Decreto Ley 2324 de 1984).

2. De la revisión de la decisión de primera instancia se extrae lo siguiente:

El fallador de primera instancia declaró responsable a los señores LEONARDO SALE ALTURAS y ÁLVARO QUINTERO ARIAS, en calidad de Capitán y Piloto Práctico, respectivamente de la motonave "BUMBI" de bandera de Panamá, por la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje, debido a que no se probó el eximente de responsabilidad para el Capitán de la nave, y el Piloto Práctico no cambió el radio que se encontraba dañado, por lo que no se entendieron las ordenes emitidas a los remolcadores.

3. Conforme lo anterior, y antes de realizar el análisis de la responsabilidad en la ocurrencia del siniestro, es pertinente verificar la competencia de la Dirección General Marítima para conocer este tipo de asuntos a saber:

De acuerdo con el informe pericial rendido por el Perito CARLOS ANZOLA MARTÍNEZ, (folios 243 al 258), el día 2 de mayo de 2011, la motonave "BUMBI" de bandera de Panamá durante la maniobra de zarpe del muelle No. 4 con destino a zona de fondeo, en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Santa Marta,

Durante la maniobra el buque abordó contra la boya No. 4, golpeándola y dañando su parte eléctrica, y a su vez la boya golpeó el velero denominado "LA PRIME" que se encontraba en la zona de fondeo muy cerca de la boya.

Verificadas las demás pruebas obrantes en el expediente, se tiene que el artefacto naval boya No. 4, pertenece a la Dirección General Marítima, pues hace parte de la señalización del canal de accesos a la bahía de Santa Marta, así las cosas, se evidencia que en el asunto referenciado se encuentra involucrada una entidad del Estado.

Al respecto se tiene que, el artículo 104 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, señala:

"Jurisdicción de lo contencioso administrativo está instituida para conocer, además de lo dispuesto en la Constitución Política y en las leyes especiales, de las controversias y litigios originados en actos, contratos, hechos, omisiones y operaciones, sujetos al derecho administrativo, en los que estén involucradas las entidades públicas, o los particulares cuando ejerzan función administrativa" (cursiva, negrilla y subraya fuera del texto).

WJ.

102

Es por ello, que el artículo 90 de la Constitución Política dispone que el Estado debe responder patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas.

En concordancia con la carta, el artículo 140 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, establece la acción de reparación directa para dichos casos:

"Acción de Reparación Directa. En los términos del artículo 90 de la Constitución Política, la persona interesada podrá demandar directamente la reparación del daño antijurídico producido por la acción u omisión de los agentes del Estado (...). (cursiva y negrilla fuera del texto).

Por consiguiente, cuando ocurre un hecho dañoso consecuencia de un siniestro marítimo, donde se encuentre involucrada una entidad pública o uno de sus funcionarios, por el desarrollo de una actividad propia del servicio, corresponderá el conocimiento de dicha responsabilidad civil extracontractual a la jurisdicción de lo Contencioso Administrativo, a través del ejercicio de la acción de reparación directa, por lo anterior, se considera que la Autoridad Marítima carece de jurisdicción, entendida como la capacidad de emitir juicio para conocer y desatar la controversia generada de un hecho como el descrito.

Dicho criterio fue sostenido por el Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Tercera, Subsección A, en auto del 9 de diciembre de 2013, Consejero Ponente: Mauricio Fajardo Gómez, proceso No. 270012331000201200035 01, Radicación 47130, Actor: Cirilo Olaya Riascos y Otros, Demandado: La Nación - Ministerio de Defensa Nacional y la Dirección General Marítima.

"En este se concluyó que independientemente de la incidencia de la Dirección General Marítima en otros ámbitos del derecho, comprometen o no la responsabilidad extracontractual de las entidades públicas demandadas, cuestión que en nada colide con las competencias atribuidas a la Dirección General Marítima -DIMAR. Así, advirtió que el Legislador estableció diversas excepciones a los asuntos asignados a la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo, pero dentro de ellas no se efectuó referencia alguna a aquellos asuntos relativos a accidentes marítimos dentro de los cuales estuviere involucrado una entidad pública, por lo tanto, teniendo en cuenta que las excepciones son de interpretación restrictiva", resulta claro que los tópicos de Responsabilidad Extracontractual del Estado derivados de asuntos marítimos no se encuentran excluidos del conocimiento de la referida jurisdicción" (cursiva del Despacho).

Así las cosas, se procederá a revocar los artículos 1 y 2 de la decisión del 30 de noviembre de 2012, emitida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, teniendo en cuenta como se explicó en líneas anteriores en el siniestro involucrado se encuentra implicado un artefacto naval de propiedad de la Dirección General Marítima.

4. Finalmente, conforme lo establece el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, dentro este tipo de investigaciones se debe imponer las sanciones o multas que fueren del caso si se comprobaran violaciones a las normas o reglamentos que regulen la actividad marítima, en concordancia con el

asunto objeto de análisis el Capitán de la nave vulneró algunas normas de Marina Mercante, conforme las pruebas obrantes en el expediente, así:

- El informe rendido Perito Marítimo CARLOS ANZOLA MARTÍNEZ, (folios 243 al 258), concluyó como conductas náuticas de las personas involucradas:

"Capitán de la motonave "BUMBI": No realiza una reunión de seguridad con el Piloto Práctico previa a la maniobra (alega que el Piloto solo habla inglés "slow, hlaf, ahead, full ahead"). Atiende las recomendaciones del Piloto Práctico durante la maniobra.

Permite que el Piloto Práctico realice la maniobra con un radio con problemas (No suministra un radio o suspende la maniobra).

Piloto Práctico: De acuerdo con sus declaraciones subestima una reunión pre operativa antes de iniciar la maniobra.

Da comienzo a la maniobra de acuerdo a lo practicado en este modelo de salidas del muelle No. 4 con proa al W.

Tiene dificultad con su equipo de radiocomunicaciones específicamente por interferencia por lo que tiene que recurrir al radio base del buque para darle órdenes a los remolcadores y especialmente en el momento en que el remolcador Atlas ejecutaba la maniobra de empuje en la popa por el costado de babor para que cayera la proa hacia babor con el fin de darle salida de la dársena de la bahía.

Para suplir la falta de comunicación decide dar full máquina avante" (cursiva del Despacho).

La prueba anteriormente transcrita y cotejada con las declaraciones obrantes el expediente, permiten al Despacho concluir que el Capitán de la motonave "BUMBI" vulneró las siguientes normas de Marina Mercante:

Numeral 2 del artículo 1501 del Código de Comercio: *"Son funciones y obligaciones del Capitán: 1. Cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va a emprender"* (cursiva fuera de texto).

Decreto 1597 de 1988, artículo 40:

"Son funciones y obligaciones del Capitán: (1) Dirigir la navegación de la nave. (2) Dirigir personalmente toda maniobra del buque al entrar o salir de puerto, durante el paso por canales estrechos o áreas peligrosas y en general en cualquier otra maniobra en que sea necesario o aconsejable para garantizar la seguridad de la nave, teniendo en cuenta el estado de tiempo y del mar, o las condiciones locales que puedan afectar la navegación. (3) Es, en todo momento y circunstancia, responsable directo por la seguridad de la nave, su carga y las personas a bordo. Cuando lleve Práctico a bordo y considere que las indicaciones o instrucciones de éste son peligrosas para la seguridad de la nave, otras naves cercanas, o las instalaciones portuarias y costeras, se apartará de dichas instrucciones y ordenará personalmente la maniobra o navegación, relevando al Práctico en sus funciones parcial o totalmente, y dejando en tales casos constancia

3

109

de ello en el diario de navegación. (11) Tener a bordo, vigentes, todos los certificados y documentos nacionales e internacionales que le correspondan a la nave y presentarlos a las Autoridades Nacionales o Internacionales competentes cuando éstas lo soliciten" (cursiva fuera de texto).

Por parte del Piloto Práctico, señor ÁLVARO QUINTERO ARIAS, se evidencian las siguientes vulneraciones a la normatividad marítima colombiana:

Artículo 31 del Decreto 1466 del 2004, prevé:

"ARTÍCULO 31. MEDIDAS DE SEGURIDAD PREVENTIVAS. Antes de iniciar la maniobra el Piloto Práctico en compañía del Capitán del buque deben confirmar lo siguiente: 1. Que toda la maquinaria y equipos de maniobra están en buenas condiciones de operación. 2. Que la sala de máquinas esté tripulada y operada manualmente durante el tiempo que dure la maniobra de practicaje, dependiendo el tipo de buque. 3. Confirmación del calado máximo, asiento, eslora total, manga máxima, peso muerto y arqueado Bruto. 4. Disponibilidad permanente de una Guardia de Anclas capacitada para maniobrar las anclas en cualquier momento durante toda la maniobra de practicaje. 5. Que la velocidad sobre tierra (SOG) es la necesaria para una prudente y segura navegación y gobierno del buque, durante toda la maniobra de practicaje" (cursiva fuera de texto).

En virtud de lo anterior, este Despacho respaldará en tal sentido la posición del fallador de primera instancia y se revocarán los artículos 1 y 2 de la decisión consultada.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- REVOCAR los artículos 1 y 2 de la decisión del 30 de noviembre de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

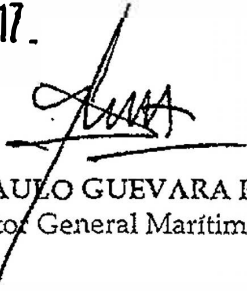
ARTÍCULO 2°.- CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión del 30 de noviembre de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO 3°. NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido de la presente decisión a los señores LEONARDO SALE ASTURIAS, Capitán y Armador de la motonave "BUMBI" de bandera de Panamá, Piloto Práctico ÁLVARO QUINTERO ARIAS, Representante Legal de la Agencia Marítima LBH COLOMBIA LTDA., y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 4°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 5°.- - REMITIR al Capitán de Puerto de Santa Marta, para que una vez quede en firme, se allegue copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase. 26 MAY 2017.



Contralmirante PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ
Director General Marítimo