



ESTADO NO. 12

No.	Expediente	Clase de Proceso	Partes	Fecha Auto	Fecha Inicial	Actuación	Cuaderno
1	13012022-004	SINIESTRO MARITIMO "COLISION"	MN "HAKATA QUEEN"	27/06/2024	09/09/2022	Auto de fecha veintisiete (27) de junio de 2024, mediante el cual el despacho resuelve solicitud de aclaración presentada por la apoderada de la empresa PILOTOS DEL PUERTO DE BARRANQUILLA S.A. y del piloto práctico CARLOS ANDRÉS CANTOR CABALLERO frente al auto del 28 de mayo de 2024.	10

De conformidad con lo previsto en el artículo 295° del Código General del Proceso, se fija el presente estado electrónico de la Capitanía de Puerto de Barranquilla, hoy dos (02) de julio de dos mil veinticuatro (2024) a las 7:30 AM y se desfija el dos (02) de julio a las 04:30 PM, el cual puede ser visible al público ingresando a la página web de DIMAR, en el enlace <https://www.dimar.mil.co/notificaciones/estados>

ISABELLA RIVERA MÁRMOL  
CPS Secretaria Sustanciadora

# DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 27 de junio de 2024

Referencia: 1301-2022-004 – MN HAKATA QUEEN

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Auto Aclaración

## ANTECEDENTES

Procede el despacho a pronunciarse sobre el escrito de aclaración presentado por la apoderada especial de la empresa PILOTOS DEL PUERTO DE BARRANQUILLA S.A. y del piloto práctico CARLOS ANDRÉS CANTOR CABALLERO, frente al auto del 28 de mayo de 2024.

## CONSIDERACIONES PREVIAS DEL CAPITÁN DE PUERTO

Que mediante auto de fecha 28 de mayo de 2024, este despacho resolvió -entre otras- fijar los honorarios de los peritos nombrados dentro de la presente investigación, los señores CARLOS EDUARDO MALDONADO ESCOBAR y JORGE ENRIQUE ROCHA RODRÍGUEZ, y se estableció que las sumas serían canceladas entre las partes constituidas.

Que mediante escrito de fecha 31 de mayo de 2024 la apoderada especial de la empresa PILOTOS DEL PUERTO DE BARRANQUILLA S.A. y del piloto práctico CARLOS ANDRÉS CANTOR CABALLERO, presentó solicitud de aclaración del auto de la referencia manifestando que:

*“(...) En razón de los argumentos esgrimidos por la apoderada del Armador, capitán y tripulación de la MN HAKATA QUEEN y la decisión emitida por el señor Director General Marítimo-Dimar, mediante auto del 21 de diciembre de 2023, notificado el 12 de enero de 2024, la sociedad PILOTOS DEL PUERTO DE BARRANQUILLA S.A. es parte dentro de dicha investigación junto a los pilotos prácticos y como tal es quién responde por los pilotos de su compañía investigados.*

*Así las cosas, el despacho no podrá afirmar que cada uno de los pilotos debe pagar como parte individualmente, en razón de que fueron vinculados como parte dentro del auto de apertura de investigación. En efecto, a pesar de la vinculación expuesta, lo cierto es que los pilotos y la compañía de practicaje deben constituirse como una sola parte, así como se constituye el*

armador, capitán, tripulación y agente marítimo del buque; y el capitán del remolcador o armador del remolcador, entre otros.

*PETICIONES. 1. Aclarar que a partir de la fecha de notificación del auto del 21 de diciembre de 2023, emitido por la Dirección General Marítima, la Compañía Pilotos del Puerto de Barranquilla, se constituye como parte dentro de la presente investigación. 2. Que a partir de allí los pilotos prácticos de la compañía Pilotos del Puerto de Barranquilla y la compañía Pilotos del Puerto de Barranquilla S.A. se consideran una sola parte. 3. Se indique con claridad, quienes son las partes y quienes las conforman en la presente investigación.”*

Que el artículo 285 del Código de General del Proceso que permite la aclaración de autos cuando establece que:

*La sentencia no es revocable ni reformable por el juez que la pronunció. Sin embargo, podrá ser aclarada, de oficio o a solicitud de parte, cuando contenga conceptos o frases que ofrezcan verdadero motivo de duda, siempre que estén contenidas en la parte resolutive de la sentencia o influyan en ella.*

**En las mismas circunstancias procederá la aclaración de auto. La aclaración procederá de oficio o a petición de parte formulada dentro del término de ejecutoria de la providencia.**

*La providencia que resuelva sobre la aclaración no admite recursos, pero dentro de su ejecutoria podrán interponerse los que procedan contra la providencia objeto de aclaración*

Sobre esta figura, el Consejo de Estado ha establecido lo siguiente<sup>1</sup>:

**“El instrumento procesal de la aclaración de autos y Sentencias.**

*La aclaración es el instrumento procesal que confiere el legislador a las partes y al juez, con la finalidad de solucionar eventuales dudas que se hayan presentado en el texto de las providencias judiciales. Se traduce, concretamente, en la potestad de dar claridad sobre ciertos aspectos que se encuentran contenidos en la parte motiva de los autos o de las Sentencias, y que, de una u otra manera, ven reflejadas dichas inconsistencias en la parte resolutive de los mismos de manera directa o indirecta.”*

---

<sup>1</sup> Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso, Administrativo, Sección Tercera, Consejero Ponente: ENRIQUE GIL BOTERO, Sentencia del 23 de abril de 2009, Expediente No.: 25000-23-27-000-2001-0029-01, Número interno: AG 0029. Actor: Gloria Patricia Segura Quintero y otros, Demandado: Alcaldía Mayor de Bogotá y otros, Proceso: Acción de Grupo.

En este sentido, procede este despacho a realizar las aclaraciones del caso, de la siguiente manera:

En primer lugar, es necesario traer a colación que la figura del capitán se define como "Oficial al mando de una nave mayor (...) quien además de ser delegado de la Autoridad Pública es representante del Armador, con las facultades que le confieren el Código de Comercio, Libro Quinto, y además normas de la Marina Mercante Colombiana"<sup>2</sup>. Que el código de comercio en su artículo 1495 prescribe sobre la figura del capitán:

*"El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave.*

*La tripulación y los pasajeros le deben respeto y obediencia en cuanto se refiere al servicio de la nave y a la seguridad de las personas y de la carga que conduzca.*

*Como representante del armador ejercerá, frente a todos los interesados en la nave y en la carga, los poderes que le sean atribuidos por la ley. Las restricciones convencionales al derecho de representación del capitán no serán oponibles a terceros de buena fe.*

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*".

Ahora bien, en relación con la actividad de practicaaje, establece la normatividad vigente lo siguiente:

En cuanto a las condiciones para la prestación del servicio la ley 658 de 2001 en su artículo 53 exige que "*para desarrollar la actividad marítima de practicaaje es indispensable tener la licencia de explotación comercial vigente como empresa de practicaaje, expedida por la Autoridad Marítima Nacional para jurisdicciones específicas de las Capitanías de Puertos*", las cuales procede a definir como:

***"Empresa de practicaaje. Es la que se constituye conforme a las leyes nacionales, cuyo objeto social es la prestación de la actividad marítima y fluvial de practicaaje, la cual deberá estar debidamente equipada e integrada por uno o varios pilotos prácticos con licencia vigente, requiriendo para su funcionamiento el cumplimiento de los requisitos establecidos por la Autoridad Marítima Nacional y la expedición de la licencia correspondiente (...)"***

Entre las obligaciones de estas empresas, el artículo 49 *Ibidem*, contempla las siguientes:

---

<sup>2</sup> DECRETO 1070 DE 2015, artículo 2.4.1.1.2.2. Definiciones.

**“Artículo 49. Obligaciones de las empresas de practicaaje.** Las empresas de practicaaje debidamente autorizadas mediante licencia de explotación comercial, tendrán las siguientes obligaciones:

1. Operar exclusivamente con pilotos prácticos que posean la licencia vigente y para la categoría en que estén capacitados, expedida por la Autoridad Marítima Nacional para la respectiva jurisdicción.

2. Prestar la actividad marítima de practicaaje en forma continua.

(...)”

Ahora bien, la precitada norma establece las siguientes definiciones:

**“Navegación de practicaaje.** Es la que realiza el buque o artefacto naval, asistido por piloto práctico, en aguas marítimas y fluviales.”

**“Piloto práctico.** Es la persona experta en el conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas de la jurisdicción de una capitanía 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.”

**“Practicaaje.** Es el ejercicio de la actividad del piloto práctico.”

Finalmente, dentro de las obligaciones principales de los pilotos prácticos se establece el deber legal de:

“1. Desarrollar la actividad marítima de practicaaje en la jurisdicción específica de una Capitanía 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.

3. Cumplir la presente ley, **la legislación marítima vigente y las normas técnicas inherente a su actividad**.”

De la interpretación sistemática de la reglamentación transcrita se deduce y concluye que, la unidad de parte que se predica del armador, capitán y la tripulación de una nave, derivada de naturaleza de sus roles, no es aplicable por analogía a aquella relación de las empresas de practicaaje y los pilotos prácticos que le prestan sus servicios, en el entendido que son figuras que difieren en

aspectos jurídicamente relevantes, como lo son las funciones y obligaciones propias que les atribuye la ley, como se expuso en líneas arriba.

En ese sentido, si bien la empresa PILOTOS DEL PUERTO DE BARRANQUILLA S.A. realiza la actividad marítima de practicaje y que los pilotos prácticos investigados, los señores ANDRES MATAMOROS CRUZ y CARLOS ANDRÉS CANTOR CABALLERO, prestaban sus servicios a dicha empresa el día de los hechos en la maniobra de zarpe de la MN "HAKATA QUEEN", lo cierto es que correspondía única y personalmente a los pilotos prácticos la función de asistir u orientar la navegación del buque o artefacto naval y el movimiento de entrada o salida de puerto que ejecuta el buque, con base en conocimientos especiales de las condiciones y circunstancias fácticas, técnicas y jurídicas de la zona o jurisdicción de la capitanía de puerto de que se trate, así como atender las consultas de los capitanes de los buques, en aras de garantizar la seguridad marítima.

Es decir, en la investigación que nos ocupa se analizan y evalúan ambas conductas y actuaciones desempeñadas, las de la empresa de pilotos y la de los pilotos prácticos investigados, de manera individual y cada una dentro del marco de los roles, funciones y obligaciones que les atribuye la ley; situación que difiere fundamentalmente al análisis que se realiza de la conducta del capitán y tripulación.

Por ello este despacho debe precisar que, a través de auto de fecha 21 de diciembre de 2024, se vinculó como parte a la empresa PILOTOS DEL PUERTO DE BARRANQUILLA S.A., de manera individual y separada a los pilotos prácticos investigados, y en ese sentido corresponde a cada parte contribuir en igual proporción al pago de los honorarios fijados para los peritos nombrados por el despacho.

Finalmente, este despacho procede a señalar las partes y quienes las conforman y deberán cancelar los honorarios establecido por el despacho de la siguiente manera:

1. Piloto Práctico Andres Matamoros.
2. Piloto Práctico Carlos Cantor.
3. Pilotos del Puerto De Barranquilla S.A.
4. Armador, Capitán y tripulación de la MN HAKATA QUEEN.
5. Agencia Marítima DEEP BLUE AGENCY S.A.S.
6. SAAM TOWAGE COLOMBIA S.A.S y Capitán RM BOREAS.
7. COLTUGS S.A.S. y Capitanes de los remolcadores CAUCA y CALIMA I.
8. SOCIEDAD OPERACIONES TECNICAS MARITIMAS – OTM, y Capitán del RM MONO M.
9. Sociedad Portuaria Rio Grande.

Que, en mérito de lo anteriormente expuesto, el Capitán de Puerto de Barranquilla,

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.** **ACLARAR** que la expresión “*suma que será cancelada entre las partes constituidas*”, se refiere a las partes precisadas en la parte motiva de la presente providencia.

**ARTÍCULO 2°.** **NOTIFICAR** el contenido del presente auto a la apoderada especial la empresa PILOTOS DEL PUERTO DE BARRANQUILLA S.A. y del piloto práctico CARLOS ANDRÉS CANTOR CABALLERO y a las demás partes.

**ARTÍCULO 3°.** Contra el presente auto no procede recurso.

## NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE



Capitán de Navío **JESÚS ANDRÉS ZAMBRANO PINZÓN**  
Capitán de Puerto de Barranquilla.